

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na trati č. 170 Plzeň – Cheb

uzavřená podle § 18 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, v platném znění (dále jen „**ZoVS**“), ve spojení s § 1746 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále i „**OZ**“), a v souladu s čl. 5 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, v platném znění (dále jen „**Nařízení č. 1370/2007**“) a dále v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále jen „**Zákon o dráhách**“ i „**ZoD**“)

(dále jen „**Smlouva**“).

Smluvní strany:

KRAJSKÝ ÚŘAD Plzeňského kraje	Č.dop.
Došlo: - 7 -06- 2018	Zprac.
Č.j. Počet listů Počet příl.	Ukl. zn.

1. Plzeňský kraj

se sídlem: Škroupova 18, 306 13 Plzeň

IČO: 70 89 03 66

DIČ: CZ 70890366

zastoupený: Ing. Pavlem Čížkem, náměstkem hejtmana pro oblast dopravy, na základě zmocnění Rady Plzeňského kraje, usnesením č. 1914/18 ze dne 23. 4. 2018,

• bankovní spojení: Raiffeisenbank a. s., pobočka Plzeň, číslo účtu: 1063003350/5500

(dále jen „**Objednatel**“)

2. Česká dráhy, a.s.

se sídlem: Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1

IČO: 70994226

DIČ: CZ 70994226

Zapsané v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 8039
jednající:

Pavel Krtek, M. Sc., předseda představenstva České dráhy, a. s.

Ing. Ludvík Urban, místopředseda představenstva České dráhy, a. s.

Bankovní spojení: Komerční banka Praha: číslo účtu: 10188-133605011/0100,
variabilní symbol: [REDACTED]

(dále jen „**Dopravce**“, společně s Objednatel dále jen „**Smluvní strany**“)

Obsah Smlouvy:

1.	ČLÁNEK ÚČEL SMLOUVY, DEFINICE POJMŮ.....	1
2.	ČLÁNEK PŘEDMĚT SMLOUVY.....	5
3.	ČLÁNEK PŘIDĚLENÍ KAPACITY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, PŘÍPRAVA JŘ.....	5
4.	ČLÁNEK BANKOVNÍ ZÁRUKA, POJISTNÁ OCHRANA.....	9
5.	ČLÁNEK DOPRAVNÍ VÝKON A KOMPENZACE	9
6.	ČLÁNEK ÚHRADA KOMPENZACE.....	15
7.	ČLÁNEK KVALITA VEŘEJNÝCH SLUŽEB	18
8.	ČLÁNEK POVINNOSTI DOPRAVCE TÝKAJÍCÍ SE VOZIDEL	22
9.	ČLÁNEK POVINNOSTI DOPRAVCE.....	25
10.	ČLÁNEK DODRŽOVÁNÍ JÍZDNÍCH ŘÁDŮ, PŘÍPOJOVÝCH VAZEB.....	31
11.	ČLÁNEK TARIF A ODBAVOVÁNÍ.....	35
12.	ČLÁNEK IDP.....	36
13.	ČLÁNEK OPATŘENÍ PŘI VÝLUKÁCH INFRASTRUKTURY	38
14.	ČLÁNEK OBECNÁ USTANOVENÍ KE SMLUVNÍM POKUTÁM	39
15.	ČLÁNEK KOMUNIKACE SMLUVNÍCH STRAN A OCHRANA INFORMACÍ.....	41
16.	ČLÁNEK ZÁNIK SMLOUVY	43
17.	ČLÁNEK ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ.....	45

1. Článek

Účel Smlouvy, definice pojmů

1.1 Účelem této Smlouvy je řádné a plynulé zajištění dopravní obslužnosti části území Plzeňského kraje ve smyslu § 3 odst. 2 ZoVS, a to v rozsahu touto Smlouvou stanoveném.

1.2 Dopravce podpisem této Smlouvy prohlašuje, že je osobou existující podle právních předpisů České republiky, je oprávněn tuto Smlouvu uzavřít a plnit svá práva a povinnosti v této Smlouvě obsažené, a že je držitelem licence k provozování veřejné drážní osobní dopravy ve smyslu ZoD.

1.3 Použité zkratky:

ZZVZ	Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění
Vyhl.	Vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, v platném znění

IDP	Integrovaná doprava Plzeňska
vlkm	vlakový kilometr
VÚSC	vyšší územně správní celek
hr.	hranice
TK	temeno kolejnice
ČSÚ	Český statistický úřad, případně jiný úřad, který nahradí kompetence ČSÚ
DPH	daň z přidané hodnoty
JŘ	jízdní řád
Sp	spěšný vlak
Os	osobní vlak

1.4 Definice pojmů:

Doba plnění: provoz veřejné drážní osobní dopravy v souladu s touto Smlouvou v období ode dne prosincové změny jízdních řádů v roce 2020 (13. 12. 2020) do dne předcházejícího termínu změny jízdních řádů v prosinci 2023.

Předpokládaný dopravní výkon (DV₂₀₂₁): rozsah výkonů 313 253,4 vlkm pro předpokládaný první rok realizace předmětu Smlouvy, tj. pro rok 2021 (pro období od 1. 1. 2021 do 31. 12. 2021). Jde o výkon, k němuž jsou vztaheny všechny ceny za vlkm uvedené v této Smlouvě.

Objednaný dopravní výkon: dopravní výkon, který byl Dopravce v příslušném časovém období povinen plnit na základě této Smlouvy, zmenšený o dopravní výkon, který Dopravce neprovedl z důvodů ležících na straně Objednatele.

Neuplatnitelný dopravní výkon: dopravní výkon, který Dopravce provedl v rozporu s jízdním řádem či neprovedl v důsledku porušení svých povinností dle této Smlouvy, jde zejm. o případy odřeknutí vlaku a zpoždění vlaku ve výši 60 minut a vyšším. Podrobná definice pojmu Neuplatnitelný dopravní výkon je uvedena v odst. 6.3 Smlouvy.

Minimální rozsah dopravního výkonu: rozsah dopravního výkonu, pod který v každém roce účinnosti Smlouvy neklesne objednaný dopravní výkon a který je stanoven ve výši 280 000 vlkm za rok.

Skutečně realizovaný dopravní výkon: dopravní výkon vypočítaný dle odst. 6.3 Smlouvy.

Skutečná výše kompenzace: výše kompenzace vypočítaná dle odst. 6.3 a), b) nebo c) Smlouvy.

Celkové vyúčtování: celkové roční vyúčtování kompenzace dle vzoru uvedeného v příloze č. 7 Smlouvy a v souladu s odst. 6.5 Smlouvy.

Vozidla: vozidla určená k plnění předmětu Smlouvy definovaná v příloze č. 1 Smlouvy. Vozidla určená k předmětu plnění smlouvy jsou definována jako nová a částečně nízkopodlažní, splňující všechny požadavky dle přílohy č. 1.

Novým vozidlem se rozumí vozidlo dříve nepoužité (s výjimkou výkon realizovaných na základě jiné smlouvy uzavřené mezi Objednatel a Dopravcem).

Částečně nízkopodlažní vozidlo je vozidlo vhodné pro veřejnou drážní osobní dopravu, u něhož alespoň jedny dvoukřídle dveře slouží pro nástup a výstup osob se sníženou schopností pohybu a orientace a k jejich přepravě koncipované v souladu s rozhodnutím Evropské komise č. 2008/164/ES ze dne 21. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému. Předepsaná výška nízkopodlažní části je 550 – 600 mm nad TK.

Kompenzací se rozumí částka, k jejíž úhradě se Objednatel zavazuje na základě Smlouvy.

Jízdní řád (dále i JŘ) je pojem definovaný ZoD, zejm. § 40 a násl. ZoD.

Integrovaná doprava Plzeňska (dále i IDP) je systém integrovaných veřejných služeb provozovaný na území Plzeňského kraje.

Organizátor: obchodní společnost POVED s. r. o., se sídlem Nerudova 25, Plzeň, IČ 290 99 846. Organizátor na základě stanoveného předmětu podnikání zastupuje Objednatele ve všech záležitostech dále specifikovaných Smlouvou, a to v plném, touto Smlouvou specifikovaném rozsahu.

Milník: bod (zastávka/stanice/přestupní uzel), ve kterém je pravidelně sledován a vyhodnocován rozdíl mezi požadovaným (dle jízdních řádů) a skutečným časem odjezdu/příjezdu vozidla. Jedná se hlavně o výchozí, cílové a přípojné železniční stanice. Milník je zároveň místem pro sledování přípojových vazeb, zejména mezi vlaky, které jsou předmětem této Smlouvy, a dále od vlaků/na vlaky dálkové dopravy a regionální dopravy ostatních dopravců ve styčných železničních stanicích a od spojů/na spoje veřejné linkové dopravy ve stanovených přestupních uzlech.

Clearingové (zúčtovací) centrum: Objednatel určení účtovatel tržeb IDP.

Bankovní záruka: neodvolatelná a nepodmíněná bankovní záruka za řádné plnění povinností Dopravce dle této Smlouvy. Podrobné informace o bankovní záruce jsou uvedeny v odstavcích 4.1 a 4.2.

Maximální stanovená kapacita vozidla: 70 % maximální kapacity vozidla uváděné výrobcem vozidla (součet počtu míst k sezení a k stání). Podrobněji je tento pojem specifikován v odst. 9.14.

Plzeňská karta: bezkontaktní čipová karta sloužící jako nosič jízdního dokladu, resp. elektronické peněženky, splňující obsahově náležitosti Přepravního řádu (vyhlášky č.175/2000 Sb.). Platnost je stanovena časovým obdobím a tarifními zónami, pro které je aktivována. Pro účely této Smlouvy je za Plzeňskou kartu považována také jakákoli jiná karta, která je nosičem

jízdního dokladu IDP. Plzeňská karta může být integrována do jiného nosiče, než je plastová forma karty.

Program: dokumentace programu „**Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel (ev. č. 127 65)**“, programu pro implementaci projektů zaměřených na podporu železničních kolejových vozidel v rámci specifického cíle 1.5 OPD 2014-2020, který je **přílohou č. 4** Smlouvy.

Výzva: Výzva č. 28 v rámci Operačního programu Doprava, výzva k předkládání žádostí o podporu v rámci programu Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel.

2. Článek

Předmět Smlouvy

- 2.1 Předmětem této Smlouvy je úprava vzájemných práv a povinností Smluvních stran při poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě s cílem zajistit dopravní obslužnost Plzeňského kraje trati na trati č.170 Plzeň – Cheb na části trati v územní působnosti Plzeňského kraje, tj. na trati č. 170 v úseku Chodová Planá (resp. hr. VÚSC 0320/0410) – Plzeň (rozsah služeb je vymezen v **příloze č. 2** Smlouvy) Dopravcem pro Objednatele, a dále též vymezení podmínek, za kterých bude Dopravce na základě této Smlouvy poskytovat veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě.
- 2.2 Na základě této Smlouvy se Dopravce zavazuje provozovat veřejnou drážní osobní dopravu k zajištění dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na tratích uvedených v odstavci 2.1 v rozsahu a za podmínek stanovených touto Smlouvou a Objednatel se zavazuje poskytovat Dopravci za veřejné služby v souladu s platnými a účinnými právními předpisy kompenzaci ve výši a za podmínek stanovených touto Smlouvou.
- 2.3 Dopravce bude veřejnou drážní osobní dopravu dle této Smlouvy provozovat v předpokládaném rozsahu 313 253,4 vlkm v každém jednom kalendářním roce trvání Smlouvy **DV₂₀₂₁**.
- 2.4 Veřejná drážní osobní doprava dle této Smlouvy bude provozována po Dobu plnění (v období ode dne prosincové změny jízdních řádů v roce 2020 (13. 12. 2020) do dne předcházejícího termínu změny jízdních řádů v prosinci 2023).

3. Článek

Přidělení kapacity železniční dopravní cesty, příprava JŘ

- 3.1 Vlaky budou objednávány dle **přílohy č. 2** Smlouvy v časových polohách upřesněných provozovatelem dráhy (vycházejících z **přílohy č. 2**) na základě přidělené kapacity železniční dopravní cesty a na základě dalších

podmínek stanovených příslušnými právními předpisy, zejména ZoD. V případě porušení této povinnosti je Dopravce povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 10 000 Kč za každý jednotlivý případ porušení některé z takto vymezených povinností. Smluvní strany jsou srozuměny, že tuto pokutu lze uplatnit za každý chybně zadaný vlak v JŘ, nikoli odjetý.

- 3.2 Dopravce je povinen pro každé období platnosti jízdního řádu v rámci Doby plnění Smlouvy podat v termínu podle § 34d odst. 2 ZoD u odpovídajících přidělců kapacity dopravní cesty žádost o přidělení kapacity dopravní cesty pro vlaky, které jsou předmětem projednávání návrhu JŘ pro následující rok. V případě porušení této povinnosti je Dopravce povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 10 000 Kč za každý jednotlivý případ porušení této povinnosti. Smluvní strany jsou srozuměny, že tuto pokutu lze uplatnit za každý chybně zadaný vlak v JŘ, nikoli odjetý. Projednání návrhu JŘ se zaznamenává formou zápisu podepsaného Objednatel a Dopravcem a Organizátorem.
- 3.3 Pokud bude Dopravce informován o tom, že kapacitu dopravní cesty nebude možné přidělit v souladu se žádostí podanou podle odstavce 3.2 této Smlouvy, naváže Dopravce jednání s přidělcem kapacity dopravní cesty ve smyslu § 34e odstavce 3 ZoD. O tomto postupu musí Dopravce bezodkladně informovat Organizátora, nejpozději však následující pracovní den poté, co tuto informaci obdržel, a předat Organizátorovi veškeré související podklady. Dopravce je dále povinen prokazatelně navrhnout provozovateli dráhy, aby se Organizátor účastnil příslušných jednání s provozovatelem dráhy v této věci. V případě porušení jakékoli v tomto odstavci uvedené povinnosti je Dopravce povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000 Kč za každý jednotlivý případ porušení povinností.
- 3.4 Pokud bude dopravce informován o tom, že není možné uspokojit všechny uplatněné požadavky na přidělení kapacity dopravní cesty postupem podle § 34e odstavce 3 ZoD, musí o tom Dopravce bezodkladně informovat Organizátora, nejpozději však následující pracovní den poté, co tuto informaci obdržel, a předat Organizátorovi veškeré související podklady. Dopravce je dále povinen prokazatelně navrhnout provozovateli dráhy, aby se Organizátor účastnil příslušných jednání s provozovatelem dráhy v předmětné věci. V případě porušení jakékoli v tomto odstavci uvedené povinnosti je Dopravce povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000 Kč za každý jednotlivý případ porušení povinností.
- 3.5 Přípravu návrhu jízdního řádu a změn jízdního řádu projednává Dopravce s Organizátorem s dostatečným předstihem tak, aby bylo možno dodržet termíny stanovené provozovatelem dráhy. Nejpozději 5 pracovních dnů před termínem pro změny jízdních řádů stanoveným provozovatelem dráhy je Organizátor oprávněn změnit vymezení vlakových spojů uvedených v příloze č. 2, zejména z důvodu potřeby koordinace a zajištění návaznosti vlaků Dopravce na veřejnou dopravu provozovanou třetí osobou. Poslední připomínky předá Organizátor nejpozději 5 pracovních dnů před termínem pro

změny jízdních řádů stanoveným provozovatelem dráhy, dále je Organizátor též oprávněn vypustit některý vlakový spoj či spoje z rozsahu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje zajišťovaného dle této Smlouvy, či naopak k zavedení vlakového spoje či spojů nových. V případě nedodržení těchto termínů v nezbytných případech vyvine Dopravce rozumně požadovatelné úsilí pro zajištění splnění požadavků Objednatele. Organizátor v této souvislosti vypracuje nové jízdní řády a návrh dodatku k této Smlouvě, kterým bude provedena změna příslušné části **přílohy č. 2** této Smlouvy. Dopravce je povinen nové jízdní řády předložené Organizátorem projednat s přidělcem kapacity dopravní cesty. O změnách v jízdních řádech je Dopravce povinen informovat cestující prostřednictvím svých webových stránek, prostřednictvím informační kanceláře dle **přílohy č. 8** této Smlouvy a ve vozidlech používaných k plnění této Smlouvy nejméně 14 kalendářních dnů před příslušným termínem pro změnu jízdních řádů. Objednatel se zavazuje, že v důsledku změn jízdních řádů provedených dle tohoto odstavce nepoklesne rozsah Dopravcem zajišťovaného dopravního výkonu dle této Smlouvy v žádném jednotlivém kalendářním roce trvání Smlouvy pod hodnotu Minimálního rozsahu dopravního výkonu veřejných služeb v příslušném roce. Objednatel či Organizátor může vyzvat Dopravce ke změnám ve vedení vlakových spojů dle tohoto odstavce pouze v případě, že nové vlakové spoje bude objektivně možno provozovat stávajícím počtem vozidel dle odst. 7.3 této Smlouvy. V případě porušení jakékoli v tomto odstavci uvedené povinnosti je Dopravce povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 1000 Kč za každý jednotlivý případ porušení povinností. Pro účely postupu Organizátora podle tohoto odstavce se Organizátor zavazuje projednat případný vliv požadavků na dopravní obslužnost území Karlovarského kraje se zástupci Karlovarského kraje.

- 3.6 Dopravce je při tvorbě každého jízdního řádu vždy vázán písemnými požadavky Organizátora na vedení jednotlivých vlaků, které budou uplatněny nejpozději 15 pracovních dnů před termínem stanoveným provozovatelem dráhy, poslední připomínky nejpozději 5 pracovních dní před tímto termínem. I v případě nedodržení těchto termínů ze strany Organizátora v nezbytných případech vyvine Dopravce rozumně požadovatelné úsilí pro zajištění splnění požadavků Organizátora. Dopravce se zavazuje, že bez vědomí Organizátora nebude v jízdním řádu provádět žádné změny týkající se časové polohy vlaků (vyjma nezbytných časových posunů z dopravních a technologických důvodů určených provozovatelem dráhy), četnosti vedení vlaků či zastavování vlaků. V případě porušení jakékoli v tomto odstavci uvedené povinnosti je Dopravce povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000 Kč za každý jednotlivý případ porušení povinností. Dopravce je oprávněn navrhnout Organizátorovi změnu vymezení vlakových spojů uvedených v **příloze č. 2** této Smlouvy. Organizátor není povinen vyhovět návrhu Dopravce dle tohoto odstavce.
- 3.7 Dopravce poskytne Organizátorovi návrh jízdního řádu pro následující projednávané období a konečnou verzi jízdního řádu v elektronické podobě jako .pdf soubor obsahující informace v podobě, v jaké jsou zpravidla

uveřejňovány v jízdním řádu publikovaném SŽDC, a to do 10 dnů po jejich vydání provozovatelem dráhy. Organizátor či Objednatel je na základě této Smlouvy oprávněn zveřejnit návrh jízdního řádu a konečnou podobu jízdního řádu pro následující období za účelem informování dotčených obcí na portálu Plzeňského kraje a na internetových stránkách Organizátora. V případě porušení jakékoli v tomto odstavci uvedené povinnosti je Dopravce povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000 Kč za každý jednotlivý případ porušení povinností.

- 3.8 Dopravce má nárok na úhradu zvýšené kompenzace v souvislosti s dodatečnými náklady vzniklými úpravami časových poloh vlaků provedených Objednatel nebo Organizátorem v souladu s touto Smlouvou. Zvýšení dopravního výkonu bude ze strany Organizátora realizováno tak, aby nevyvolávalo potřebu dodatečných soupravných jízd (tj. výkony budou měněny tak, aby nevznikaly spoje nepárové generující technologické přejezdy vozidel). Vyzve-li Dopravce Organizátora při předložení požadované změny dopravního výkonu k poskytnutí návrhu nových oběhů vozidel, je Organizátor povinen vyhovět. Dopravce je oprávněn realizovat změnu oběhů vozidel dle vlastního návrhu, generuje-li však tento návrh (odlišně od návrhu Organizátora) další náklady, nebo dodatečné soupravné jízdy, nevzniká Dopravci žádný nárok na jejich úhradu.
- 3.9 Od časového vymezení jednotlivých spojů dle **přílohy č. 2** se může Dopravce odchýlit jen v době státních svátků a svátků ostatních ve smyslu zákona č. 245/2000 Sb., o státních svátcích, o ostatních svátcích, o významných dnech a o dnech pracovního klidu, v platném znění, aby byla dopravní obslužnost zajištěna úměrně nižšími intenzitami provozu, vždy však v souladu s pravidly uvedenými v tomto odstavci. Není-li dále stanoveno jinak, Dopravce smí výjimečně omezit jízdy konkrétních spojů ve státní svátky či ostatní svátky, nebo ve dny před a po státních svátcích či ostatních svátcích, pakliže důvodně očekává změnu dopravního režimu na těchto spojích vzhledem k existenci takového státního svátku či ostatního svátku. Dopravce dále smí vyloučit (omezit) provoz spojů v době vánočních a novoročních svátků takto: dne 1.1. zahájit provoz mezi 7. a 9. hodinou, dne 24. 12. ukončit provoz mezi 16. a 18. hodinou, dne 25. 12. zahájit provoz mezi 7. a 9. hodinou a dne 31. 12. ukončit provoz mezi 18. a 20. hodinou. Veškeré odchylky od jízdních řádů dle tohoto odstavce je Dopravce povinen předem projednat s Organizátorem a Organizátor s nimi musí vyslovit souhlas. Dopravce je následně povinen Organizátorem odsouhlasené odchylky zahrnout do příslušných jízdních řádů v termínech určených pro přípravu JŘ. Dopravce je povinen informovat cestující o těchto změnách prostřednictvím svých webových stránek a zajistit, aby se tato změna včas promítla do celostátního systému o jízdních řádech (IDOS případně jiný systém, bude-li v průběhu platnosti Smlouvy zaveden).

4. Článek

Bankovní záruka, pojistná ochrana

- 4.1 Dopravce poskytne Objednateli nejpozději do 1. 9. 2020 neodvolatelnou a nepodmíněnou bankovní záruku za řádné plnění povinností Dopravce dle této Smlouvy (včetně veškerých práv na plnění vzniklých v důsledku porušení právních povinností), splatnou na první požádání Objednatele, a to ve výši 5 000 000 Kč (slovy: pět milionů korun českých). Objednatel je na základě předložené bankovní záruky oprávněn čerpat finanční prostředky kumulovaně až do celkové výše poskytnuté bankovní záruky, a to v případě, že mu vznikne odpovídající finanční nárok na základě porušení některé ze smluvních nebo zákonných povinností Dopravce. Objednatel je povinen vrátit Dopravci originál bankovní záruky do 1 měsíce od ukončení této Smlouvy. Objednatel je povinen zaplatit Dopravci smluvní pokutu ve výši 0,05 % nevráceného zůstatku bankovní záruky za každý i započatý den prodlení a úrok z prodlení podle obecně závazných právních předpisů. Pokud dojde v průběhu platnosti a účinnosti Smlouvy k poklesu zůstatku bankovní záruky pod 80 % její původní výše, je Dopravce povinen předložit novou bankovní záruku, a to v opětovné výši 5 000 000 Kč, a to do jednoho měsíce od data, kdy zůstatek bankovní záruky klesne pod 80 % její původní výše. V takovém případě je Objednatel povinen v okamžiku předložení originálu nové bankovní záruky Dopravci neprodleně vrátit originál původní bankovní záruky. Pokud Dopravce nesplní povinnosti dle tohoto odstavce, je Objednatel oprávněn požádat o plnění bankovní záruky ve zbylé výši. Objednatel má v tomto případě dále právo od Smlouvy odstoupit. V případě, že se Objednatel dostane do prodlení dle tohoto odstavce, je Dopravce povinen Objednatele na toto upozornit bez zbytečného odkladu.
- 4.2 Bankovní záruka nemusí být sjednána na celou dobu trvání Smlouvy, lze ji nahradit bankovní zárukou platnou po kratší časový úsek, minimálně však na dobu 1 roku. Prodloužení nebo nahrazení bankovní záruky novou bankovní zárukou ve výši dle odst. 4.1 však musí Dopravce realizovat a předat Objednateli nejpozději týden před ukončením její platnosti. Pokud Dopravce nesplní povinnosti dle tohoto odstavce, je Objednatel oprávněn požádat o plnění bankovní záruky. Objednatel má v tomto případě dále právo od Smlouvy odstoupit.
- 4.3 Dopravce je povinen k prvnímu dni Doby plnění dle této Smlouvy sjednat pojištění z odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy.

5. Článek

Dopravní výkon a kompenzace

- 5.1 S ohledem na jednotlivé vlakové spoje vymezené v **příloze č. 2** této Smlouvy je předpokládán rozsah veřejných služeb v každém celém jednotlivém kalendářním roce trvání Smlouvy roven výši výkonu stanoveného pro rok 2021, tj. **Předpokládaný dopravní výkon DV₂₀₂₁ činí 313 253,4 vlkm).**

Jestliže tato Smlouva nebude v určitém kalendářním roce trvat po celou je dobu, sníží se Předpokládaný dopravní výkon DV_{2021} poměrně dle počtu c ve kterých tato Smlouva v příslušném kalendářním roce trvala, a to jako p $(DV_{2021}/365)*d$, kde d je počet dní, ve kterých tato Smlouva v příslušn kalendářním roce bude trvat.

- 5.2 Pro účely výpočtu výše úhrady kompenzace se do dopravního výkon který Dopravce skutečně realizuje, zahrnuje výlučně dopravní výkon, který Dopravce v příslušném časovém období povinen plnit na základě t Smlouvy, zmenšený o dopravní výkon, který Dopravce neprovedl z důvo ležících na straně Objednatele, tj. **Objednaný dopravní výkon**.
- 5.3 Dopravce předložil Objednateli výchozí finanční model pro obd kalendářního roku 2021 a následující 2 roky podle § 3 Vyhl., který tv **přílohu č. 12a** Smlouvy obsahující požadovanou celkovou výši kompenza v řádku 23 **přílohy č. 12a** ve výši 32 156 267 (dále jen „**CVK₂₀₁₈**“). Doprav dále předložil Objednateli výchozí model provozních aktiv podle § 6 Vyhl který tvoří **přílohu č. 12b** Smlouvy, a inventární karty majetku zohledňuj aktuální zůstatkovou hodnotu majetku nezbytně nutného k zajištění výkonů c Smlouvy s výjimkami uvedenými v **příloze č. 12** (s výjimkou inventárních ka vozidel, které budou předloženy před začátkem Doby plnění). Dopravce své kalkulaci uplatnil čistý příjem pro jednotlivá období platnosti JŘ ve v uvedené v řádku 22 v **příloze č. 12a** Smlouvy, což odpovídá hodnotě čistě příjmu ve výši 3,3 % z provozních aktiv. Dopravce prohlašuje, že i provozních aktiv zahrnul pouze majetek, který je možné doložit každoroči inventární kartou zohledňující aktuální zůstatkovou hodnotu majetku nezbytn nutného k zajištění výkonů dle této Smlouvy. Objednatel je oprávněn inventární karty majetku každoročně vyžádat. V takovém případě je Dopravi předá do 30 dní v elektronické podobě.
- 5.4 Pro kalkulaci výše kompenzace budou za všech okolností uplatňová následující ceny dopravního výkonu:
- a) **CVK₂₀₁₈ = cena za požadovanou výši kompenzace v cenové hladině ro 2018, za první rok realizace předmětu Smlouvy** vztažen k předpokládanému ročnímu dopravnímu výkonu DV_{2021} 313 253,4 vlkm, v výši 32 156 267. Cena **CVK₂₀₁₈** zahrnuje skutečné ekonomicky odůvodně náklady Dopravce a čistý příjem Dopravce po odečtení všech výnosů (hlavn tržeb z prodeje jízdních dokladů Dopravce a tržeb v souvislosti s uznáván dokladů Integrované dopravy Plzeňska (dále jen „IDP“) v celém první kalendářním roce provozu.
 - b) **JCVK₂₀₁₈ = jednotková cena za požadovanou výši kompenzace v cenov hladině roku 2018, za první rok realizace předmětu Smlouvy** za jedn vlkm ve výši **102,65 Kč/vlkm** (celkový požadavek na kompenzaci za vlk realizace předmětu Smlouvy) **vztažená k předpokládanému dopravním výkonu DV_{2021}** , vypočtená podle vztahu $JCVK_{2018} = CVK_{2018}/DV_{2021}$.

- c) **JCVKP₂₀₁₈ = jednotková cena výše kompenzace v cenové hladině roku 2018, za dodatečně přibojednaný kilometr dopravního výkonu** = cena za kilometr dopravního výkonu během doby trvání Smlouvy nad rámec předpokládaného dopravního výkonu DV₂₀₂₁. Za 1 vlkm dodatečně přibojednaného dopravního výkonu je stanovena výše kompenzace, která se vypočítá dle vztahu **JCVKP₂₀₁₈ = 0,3 * JCVK₂₀₁₈**.
- d) **JCVKU₂₀₁₈ = jednotková cena výše kompenzace v cenové hladině roku 2018, za dodatečně ušetřený kilometr dopravního výkonu** = cena za kilometr dopravního výkonu během doby trvání Smlouvy při snížení předpokládaného dopravního výkonu až do výše minimálního rozsahu dopravního výkonu 280 000 vlkm za rok. Za 1 vlkm dodatečně ušetřeného dopravního výkonu je stanovena výše kompenzace, která se vypočítá dle vztahu **JCVKU₂₀₁₈ = 0,7 * JCVK₂₀₁₈**. V dalších letech tato cena nepodléhá valorizaci.
- e) Ceny CVK, JCVK a JCVKP v roce 2019 a v letech následujících budou stanoveny postupem podle odst. 5.6 této Smlouvy.
- f) **JCO_i = jednotková cena zohledňující rozdíl mezi součtem výše hodnoty odpisů a čistého příjmu dle řádku 5 a 22 přílohy č. 12a roku aktuálního a roku bezprostředně předcházejícího podělená DV₂₀₂₁ za 1 vlkm dopravního výkonu**. JCO_i nepodléhá valorizaci v žádném roce účinnosti Smlouvy. Pro vyloučení pochybností se stanoví, že cena JCO_i je součástí výše uvedených jednotkových cen JCVK, JCVKP a JCVKU.

5.5 Ceny ve smyslu odst. 5.4 písm. a) až d) této Smlouvy zahrnují veškeré náklady Dopravce ve smyslu čl. 4 odst. 1 písm. c) Nařízení 1370/2007 včetně čistého příjmu po odečtení Dopravcem předpokládaných výnosů. Vyjma případů ve Smlouvě specifikovaných není Dopravce oprávněn vůči Objednateli uplatňovat jakékoli další náklady, které nezahrnul do příslušné ceny ve smyslu odst. 5.4 písm. a) až c) této Smlouvy, či poklesy výnosů, které nepředpokládal; ustanovení odst. 5.6 a 5.8 této Smlouvy tím není dotčeno. Dopravce bere na vědomí, že tato Smlouva je uzavřena jako tzv. netto, tj. že příležitosti a rizika spojená s časovým vývojem výše výnosů jsou plně na straně Dopravce.

5.6 Výše cen ve smyslu odst. 5.4 písm. a) až c) této Smlouvy bude počínaje rokem 2019 stanovena dle následujících pravidel. Pro vyloučení jakýchkoliv pochybností se stanoví, že výše cen ve smyslu odst. 5.4 písm. a) až c) této Smlouvy nemůže být po dobu trvání této Smlouvy upravena (zejména zvýšena) s výjimkou úprav podle tohoto odstavce. Ceny CVK, JCVK a JCVKP v roce 2019 a v každém následujícím roce, ve kterém trvá tato Smlouva, se oproti cenám CVK₂₀₁₈, JCVK₂₀₁₈ a JCVKP₂₀₁₈ upraví (zvýší či sníží): **V závislosti na průměrné roční míře inflace (či deflace) v České republice v roce i-1, tzn. pro rok i = 2020 se použije inflace za rok 2019 dle vztahu:**

$$\text{JCVK}_i = [(\text{JCVK}_{i-1} - \text{JCO}_{i-1}) * (1 + i_{i-1}/100)] + \text{JCO}_i$$

kde:

JCVK_i je jednotková cena za požadovanou výši kompenzace za jeden vlkm, která bude, počínaje 1. ledna příslušného kalendářního roku, platit po celý příslušný kalendářní rok (jednotková cena za požadovanou výši kompenzace na 1 vlkm pro příslušný kalendářní rok „i“).

JCVK_{i-1} je jednotková cena za požadovanou výši kompenzace za jeden vlkm, která je platná pro rok bezprostředně přecházející příslušnému kalendářnímu roku (jednotková cena za požadovanou výši kompenzace na 1 vlkm pro příslušný kalendářní rok „i-1“).

i_{i-1} průměrná roční míra inflace v České republice v roce bezprostředně předcházejícím příslušnému kalendářnímu roku v % zveřejněná ČSÚ), vyjádřená přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen, v případě deflace jde o záporné číslo.

JCO_{i-1} jednotková cena zohledňující součet odpisů a čistého příjmu v roce i-1 (viz 5.4 f), tato část ceny nepodléhá valorizaci.

JCO_i jednotková cena zohledňující součet odpisů a čistého příjmu v roce i (viz 5.4 f), tato část ceny nepodléhá valorizaci.

Cena CVK (Cena výše kompenzace) se upraví počínaje rokem 2019 podle vzorce:

$$\text{CVK}_i = \text{JCVK}_i * \text{DV}_{2021}$$

kde:

CVK_i je cena výše kompenzace, která bude počínaje 1. ledna příslušného kalendářního roku platit po celý příslušný kalendářní rok „i“;

JCVK_i je jednotková cena za požadovanou výši kompenzace za jeden vlkm, která bude, počínaje 1. ledna příslušného kalendářního roku, platit po celý příslušný kalendářní rok (jednotková cena za požadovanou výši kompenzace na 1 vlkm pro příslušný kalendářní rok „i“);

DV₂₀₂₁ je předpokládaný dopravní výkon v roce 2021.

Výše kompenzace za část roku 2020 bude vypočtena za použití vzorce $\text{CVK}_{2019} = \text{JCVK}_{2019} * \text{DV}_{2020}$.

Počínaje rokem 2019 se upraví též cena JCVKP (jednotková cena výše kompenzace za dodatečně přibjednaný kilometr dopravního výkonu) tak, že:

$$\text{JCVKP}_i = \text{JCVK}_i * 0,3$$

kde:

JCVKP_i je jednotková cena výše kompenzace za dodatečně přibjednaný kilometr dopravního výkonu, která bude počínaje 1. ledna příslušného kalendářního roku platit po celý příslušný kalendářní rok (jednotková cena za dodatečně přibjednaný 1 vlkm pro příslušný kalendářní rok „i“)

JCVK_i je jednotková cena za požadovanou výši kompenzace za jeden vlkm, která bude, počínaje 1. ledna příslušného kalendářního roku, platit po celý příslušný kalendářní rok (jednotková cena za požadovanou výši kompenzace na 1 vlkm pro příslušný kalendářní rok „i“);

- 5.7 Ke změnám dle odst. 5.6 této Smlouvy může dojít jen ke dni 1. ledna příslušného kalendářního roku. Prvním kalendářním rokem, v němž může dojít ke změnám cen uvedených v odst. 5.4 písm. a) až c) Smlouvy, je rok 2019. Dopravce je povinen předložit Organizátorovi ke kontrole výpočet upravené výše kompenzace dle odst. 5.6 této Smlouvy v podobě dle **přílohy č. 5** této Smlouvy, a to do 15 dnů po zveřejnění potřebných dat ČSÚ. Organizátor po kontrole předá předložený výše uvedený výpočet Objednateli. Na základě výpočtu upravených cen pro příslušný kalendářní rok předloženého Dopravcem bude mezi Smluvními stranami uzavřen dodatek k této Smlouvě, kterým vstoupí nové ceny pro příslušný kalendářní rok v platnost, a to zpětně k 1. lednu příslušného kalendářního roku. Dopravce je povinen realizovat výkony dle této Smlouvy po celou Dobu plnění, vč. období, od 1. 1. každého kalendářního roku Doby plnění do uzavření dodatku k této Smlouvě, který upravuje výši kompenzace dle odst. 5.6. V tomto období bude Dopravci vyplácena záloha ve výši 95 % měsíční zálohy úhrady kompenzace za stejný měsíc roku bezprostředně předcházejícího. Dopravce je povinen předložit výkaz dle **přílohy č. 5** také v případě, že nedojde ke změně výše cen oproti roku bezprostředně předcházejícímu.
- 5.8 Nad rámec valorizace dle bodu 5.7 dojde ke změně výše kompenzace v případech změny ceny za použití železniční dopravní cesty či zavedení nebo změny výše ceny staničního poplatku či jiného stanoveného poplatku na základě Prohlášení o dráze, upravujícího úhradu veřejně přístupných prostor v železničních stanicích.
- a) V případě změny cen uvedených v Prohlášení o dráze s výjimkou ceny dle odstavce 5.8 b) se výše kompenzace změní o částku, o kterou se změní platba za použití železniční dopravní cesty požadovaná provozovatelem dráhy za objednané dopravní výkony dle této Smlouvy v pravidelném řazení. Dopravce je povinen doložit požadovanou hodnotu této položky předložením

způsobu výpočtu podle aktuálního Prohlášení o dráze, včetně vyčíslení rozhodných ukazatelů (zejména plánovaných Dopravních výkonů ve vlakových dopravních výkonech v hrubých tkm a počtu tras pro příslušné období).

b) V případě zavedení nebo změny systému ceny staničního poplatku nebo jiného poplatku stanoveného na základě Prohlášení o dráze upravujícího úhradu veřejně přístupných prostor v železničních stanicích v takovém případě se výše kompenzace změní o částku, kterou činí rozdíl mezi ekonomicky oprávněnými náklady za zajišťování služeb v předmětném zařízení v době před zavedením staničního poplatku či jiného poplatku a příloha č. 12c a částkou, která bude představovat výši poplatku za využívání předmětného zařízení. Dopravce je povinen doložit způsob výpočtu požadované hodnoty této položky. Staniční poplatek nebo jiný poplatek stanovený na základě Prohlášení o dráze je následně Dopravce povinen uvést v nákladové položce v řádku 11 finančního modelu uvedeného v příloze č. 12a.

c) V případě navýšení potřeby počtu vozidel definovaných dle odst. 5.9 z důvodu dlouhodobého překračování Maximální stanovené kapacity vozidel Dopravce předloží předpokládané náklady a výnosy spojené s provozem dodatečně pořízeného nebo nasazeného vozidla pro tuto Smlouvu.

5.9 Dopravce tímto plně bere na vědomí stávající cenovou regulaci provozování dopravy v rámci veřejných služeb, výpočet cen a kompenzace podle této Smlouvy a prohlašuje, že shora uvedené ceny pokrývají jeho veškeré náklady s plněním Smlouvy včetně poskytování všech nařízených slev a je čistý příjem. V případě změn v oblasti cenové regulace se Dopravce zavazuje respektovat aktuální platnou legislativu, včetně případné legislativy vydané Objednatelem. Objednatel se zavazuje, že nebude v rámci případné budoucí cenové regulace požadovat uznávání dalších slev nad rámec stávající cenové regulace.

5.10 Všechny finanční údaje vztahující se k výši kompenzace jsou uváděny bez DPH.

5.11 Dopravce přijímá veškeré závazné podmínky provozu IDP uvedené v příloze č. 6, vč. tarifu IDP a odbavování cestujících dle tohoto tarifu a vyvine rozumně požadovatelné úsilí pro realizaci podmínek provozu IDP. Během doby plnění má Objednatel záměr rozšířit území IDP na celou trať č. 170 v územní působnosti Plzeňského kraje či s přesahem do jiného kraje. Z důvodu minimalizace rizika plynoucího z rozšíření území IDP se Objednatel zavazuje garantovat Dopravci odpovídající výši tržeb v souvislosti s uznáváním integrovaných jízdních dokladů na nově rozšířeném území IDP. Jednání o zařazení garance tržeb budou zahájeny nejpozději rok po zapojení celé tratě.

5.12 Dopravce při přípravě této Smlouvy předpokládal, že mu bude poskytnuta dotace z Operačního programu Doprava, odpovídající 85 % investiční ceny použitých vozidel dle této Smlouvy. V případě krácení

investiční dotace výlučně z důvodů na straně Dopravce nemá tato skutečnost vliv na výši kompenzace dle čl. 5.5.

6. Článek Úhrada kompenzace

6.1 Objednatel předpokládá měsíční úhradu zálohy na kompenzaci za veřejné služby ve výši 1/12 roční výše kompenzace CVK dle odst. 5.4 písm. a) této Smlouvy a v dalších letech ve výši 1/12 roční výše kompenzace CVK v příslušném roce dle odst. 5.6 této Smlouvy. Úhrada měsíční výše zálohy na kompenzaci bude realizována do 15. dne každého kalendářního měsíce Doby plnění. Objednatel však není povinen vyplatit Dopravci poměrnou část měsíční zálohy na kompenzaci poměrně k výši nerealizovaného výkonu, pokud Dopravce v rozporu se svými povinnostmi přeruší, omezí či ke stanovenému termínu nezahájí provoz na libovolném spoji uvedeném v příloze č. 2 této Smlouvy, a to až do pátého dne následujícího po dni, kdy Dopravce zjedná nápravu. Výše zálohy CVK za měsíc prosinec 2020 bude vyplacena, v případě dodržení všech povinností Dopravce, v uvedeném termínu, ve výši vypočtené podle vzorce (v souladu s odst. 5.1) $CVK_{2021} = JCVK_{2021} * [(DV_{2021}/365)*d]$. V případě prodloužení Objednatele s úhradou zálohy dle tohoto odstavce zaplatí Objednatel Dopravci smluvní pokutu ve výši 0,05 % dotčené částky za každý i započatý den prodloužení.

6.2 V měsíci lednu 2021, a pak vždy i v lednu v každém dalším následujícím kalendářním roce, bude ze strany Dopravce vypočten a předložen Organizátorovi ke kontrole a následně po jeho odsouhlasení předložen Organizátorem Objednateli ke schválení **Skutečně realizovaný dopravní výkon** za uplynulý kalendářní rok a porovnán s DV_{2021} (Předpokládaným dopravním výkonem [vlkm] roku 2021). V lednu 2021 bude Skutečně realizovaný dopravní výkon roku 2020 porovnán s $(DV_{2021}/365)*d$.

6.3 Dopravce je povinen vypočítat Skutečně realizovaný dopravní výkon a z něj plynoucí požadavek na výši kompenzace (Skutečné výše kompenzace) za skutečně realizovaný dopravní výkon v příslušném roce postupem podle písm. a), b) nebo c) uvedeným níže, a to v závislosti na rozsahu Objednaného dopravního výkonu v příslušném kalendářním roce a Předpokládaného dopravního výkonu (DV_{2021}):

- a) pokud se v příslušném kalendářním roce Objednaný dopravní výkon bude rovnat Předpokládanému dopravnímu výkonu DV_{2021} , vypočítá se Skutečná výše kompenzace následovně:

$\text{Skutečná výše kompenzace} = (\text{Předpokládaný dopravní výkon } DV_{2021} - \text{Neuplatnitelný dopravní výkon}) * JCVK_i$
--

- b) pokud Objednaný dopravní výkon bude v příslušném kalendářním roce trvání Smlouvy převyšovat Předpokládaný dopravní výkon DV_{2021} , vypočítá se Skutečná výše kompenzace následovně:

Skutečná výše kompenzace = $[(\text{Předpokládaný dopravní výkon } DV_{2021} - \text{Neuplatnitelný dopravní výkon}) * JCVK_i] + [(\text{Objednaný dopravní výkon} - \text{Předpokládaný dopravní výkon } DV_{2021}) * JCVK_{Pi}]$

- c) pokud Objednaný dopravní výkon bude v příslušném kalendářním roce trvat Smlouvy nižší než Předpokládaný dopravní výkon DV_{2021} , vypočítá se Skutečná výše kompenzace následovně:

Skutečná výše kompenzace = $[(\text{Objednaný dopravní výkon} - \text{Neuplatnitelný dopravní výkon}) * JCVK_i] + [(\text{Předpokládaný dopravní výkon } DV_{2021} - \text{Objednaný dopravní výkon}) * JCVK_{U_i}]$

Neuplatnitelným dopravním výkonem se pro účely výpočtu kompenzace podle tohoto článku rozumí takový dopravní výkon, který Dopravce provedl v rozporu s jízdním řádem či neprovedl v důsledku porušení svých povinností dle této Smlouvy, jedná se zejm. o případy odřeknutí vlaku a zpoždění vlaku ve výši 60 minut a vyšším. Prokáže-li Dopravce, že zpoždění nebo neodjezd spoje (jeho části) bylo způsobeno okolnostmi dle § 2913 odst. 2 OZ a/nebo § 4 vyhl. 76/2017 Sb. či na pokyn dispečinku IDP, nebude takový výkon zahrnut do Neuplatnitelného dopravního výkonu, ale tato skutečnost bude zohledněna ve výši Objednaného dopravního výkonu. Neuplatnitelným dopravním výkonem je také spoj vyjetý z výchozí či jakékoliv další zastávky oproti jízdnímu řádu s časovým náskokem. Za Neuplatnitelný dopravní výkon je dále považován dopravní výkon nerealizovaný z důvodu stávky. Vlak lze uskutečnit i zajištěním náhradní dopravy při naplnění podmínek této Smlouvy. V takovém případě se pro účely výpočtu kompenzace považuje vlak za uskutečněný v rozsahu stejném, jako kdyby byl realizován bez zajištění náhradní dopravy.

- 6.4 Dopravce doručí Organizátorovi za každý příslušný (ukončený) kalendářní měsíc řádně vyplněné měsíční výkazy dle **příloh č. 3a až č. 3c** Smlouvy, a to vždy do posledního kalendářního dne následujícího kalendářního měsíce, v němž uvede Objednaný dopravní výkon a Neuplatnitelný dopravní výkon, včetně výkonů realizovaného zálohovým vozidly. Organizátor je oprávněn výkaz odmítnout a vrátit jej Dopravci k přepracování, pokud výkaz neodpovídá skutečnosti nebo je chybný. Tento postup se bude opakovat do doby, kdy Organizátor shledá uvedený výkaz správným a Dopravci potvrdí souhlas s jeho zněním podpisem. Následně Organizátor předá tento výkaz Objednateli.

- 6.5 V průběhu trvání této Smlouvy je Dopravce povinen ve vztahu k každému kalendářnímu roku plnění této Smlouvy předložit Organizátorovi celkové roční vyúčtování kompenzace dle vzoru uvedeného v **příloze č. 1** Smlouvy (dále jen „**Celkové vyúčtování**“) za příslušný kalendářní rok do 1. března bezprostředně následujícího kalendářního roku. Po ukončení Smlouvy je Dopravce povinen předložit Celkové vyúčtování nejpozději ve lhůtě 60 kalendářních dnů po ukončení Smlouvy Organizátorovi, a to ve vztahu

k uplynulému období příslušného kalendářního roku. Organizátor je oprávněn Celkové vyúčtování odmítnout a vrátit jej Dopravci k přepracování, pokud Celkové vyúčtování neodpovídá skutečnosti nebo je chybné. Dopravce je povinen vždy do 5 pracovních dnů Celkové vyúčtování přepracovat a doručit. Tento postup se bude opakovat do doby, kdy Organizátor shledá uvedený výkaz správným a Dopravci potvrdí souhlas s jeho zněním podpisem. Následně předá Organizátor Celkové vyúčtování Objednateli. V Celkovém vyúčtování Dopravce pravdivě a úplně uvede:

- a) vyčíslení Objednaného dopravního výkonu v jednotlivých měsících kalendářního roku a v celém příslušném kalendářním roce,
- b) vyčíslení Neuplatnitelného dopravního výkonu v jednotlivých měsících kalendářního roku a v celém příslušném kalendářním roce,
- c) vyčíslení Výnosů dle této Smlouvy v jednotlivých měsících kalendářního roku a v celém kalendářním roce, Objednatel si vyhrazuje právo s těmito údaji poskytovanými Dopravcem dále nakládat či je zveřejnit za účelem vypsání nabídkového řízení nebo přímého zadání,
- d) vyčíslení měsíčních záloh na kompenzaci poskytnutých Objednatelům Dopravci v jednotlivých měsících kalendářního roku a v celém kalendářním roce,
- e) vyčíslení ročních tržeb IDP a případného jednorázového zvýšení kompenzace v souladu s odst. 5.11,
- f) vyčíslení všech dalších údajů požadovaných v **příloze č. 7** Smlouvy,
- g) v návaznosti na uvedené shora pod písm. a) až f) vyčíslení odpovídajícího doplatku nebo přeplatku kompenzace.

Poruší-li Dopravce své povinnosti dle tohoto odstavce, je povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý nepravdivý nebo neúplný výkaz a smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý započatý týden prodlení s předložením správného výkazu. Pro vyloučení pochybností se stanoví, že Objednatel je oprávněn udělovat smluvní pokutu opakovaně v případě vrácení výkazu k přepracování.

- 6.6 Pokud je rozdíl mezi Skutečnou výší kompenzace za příslušný kalendářní rok vypočítanou dle odst. 6.5 této Smlouvy a součtem měsíčních záloh na Kompenzaci uhrazených Objednatelům Dopravci ve vztahu k měsíci příslušného kalendářního roku kladné číslo, jedná se o nedoplatek. Vzniklý nedoplatek je Objednatel povinen uhradit Dopravci ve lhůtě 30 dnů ode dne potvrzení správnosti předloženého Celkového vyúčtování, dle odstavce 6.5. Objednatel se nemůže dostat do prodlení s úhradou vzniklého nedoplatku uplatněného na základě Celkového vyúčtování, které neobsahuje všechny náležitosti nebo je chybné nebo je vyhotoveno Dopravcem v rozporu s touto Smlouvou nebo právními předpisy. V případě prodlení Objednatel s úhradou nedoplatku dle tohoto odstavce zaplatí Objednatel Dopravci smluvní pokutu ve výši 0,05 % dotčené částky za každý i započatý den prodlení.
- 6.7 Pokud je rozdíl mezi Skutečnou výší kompenzace za příslušný kalendářní rok vypočítanou dle odst. 6.5 této Smlouvy a součtem měsíčních záloh na Kompenzaci uhrazených Objednatelům Dopravci ve vztahu k měsíci příslušného kalendářního roku záporné číslo, jedná se o přeplatek. Vzniklý přeplatek je Dopravce povinen uhradit Objednateli ve lhůtě 30 dnů ode dne potvrzení správnosti předloženého Celkového vyúčtování, dle odstavce 6.5. V případě, že se Dopravce dostane do prodlení s úhradou vzniklého přeplatku, je Objednatel oprávněn uplatnit smluvní pokutu ve výši 0,05 % dlužné částky za každý den prodlení.
- 6.8 Dopravce je oprávněn požádat Organizátora o možnost zavedení nového spoje do jízdního řádu v případě, že by jízdu realizoval jako soupravovou. V případě, že Organizátor Dopravci vyhoví, Dopravce v takovém případě nemá nárok na úhradu kompenzace za tento spoj a nebude započítávat do čtvrtletního a ročního vyúčtování.

7. Článek Kvalita veřejných služeb

- 7.1 Dopravce je povinen provozovat veřejné služby v přepravě cestujících v takové kvalitě, která odpovídá veškerým podmínkám Smlouvy.
- 7.2 Dopravce je povinen dodržovat stanovené normy pravidelnosti a plynulosti jím poskytovaných služeb, jež vyplývají z časového a místního vymezení jednotlivých spojů dle **přílohy č. 2** této Smlouvy. Podrobně stanoví čl. 10 této Smlouvy.
- 7.3 Dopravce je povinen mít pro účely plnění této Smlouvy po celou dobu jejího trvání k dispozici 4 nová (čtyři) vozidla pro celou linku, splňující požadavky dle **přílohy č. 1** této Smlouvy, aby vozidel provozovaných vlacích dle **přílohy č. 2** této Smlouvy. Dopravce se zavazuje, prostřednictvím vozidel, které nesplňují požadavky dle **přílohy č. 1**, nebude žádném z kalendářních měsíců trvání této Smlouvy provedeno více než 10

z Objednaného dopravního výkonu v příslušném kalendářním měsíci jiným vozidlem než novým vozidlem dle přílohy č. 1. Do tohoto limitu se nepočítají vlaky posílené na základě mimořádné předhlášené frekvence, mimořádných událostí, případně zásahu vyšší moci.

7.4 Dopravce je povinen využívat pouze takové dopravní prostředky, které mohou být v České republice dle obecně závazných právních předpisů provozovány ve veřejné drážní osobní dopravě, a řádně dodržovat veškeré povinnosti s jejich provozem spojené.

7.5 Dopravce se zavazuje při provozování vlaků dle této Smlouvy poskytovat své služby v následující minimální kvalitě (tímto nejsou nijak dotčena žádná další smluvní ustanovení týkající se kvality poskytovaných služeb):

- a) zabezpečit odpovídající kapacitu vlaků (s ohledem na počet vozidel uvedených v bodě 7.3) na základě vlastních průzkumů frekvence cestujících;
- b) umožnit přepravu dětských kočárků, invalidních vozíků a jízdních kol ve všech vlcích (v případě vyčerpání kapacity vlaku má přednost přeprava dětských kočárků a invalidních vozíků);
- c) zajistit viditelné označení příslušného spoje jeho cílovou stanicí a dalšími informacemi v souladu s **přílohou č. 1**;
- d) zajistit ve výchozí stanici, a to i z výchozí stanice mimo územní působnost Plzeňského kraje, čistotu interiéru nasazených drážních vozidel a čistotu exteriéru těchto vozidel, zejména oken, dveří a vnější skříně včetně střechy a pravidelnou kvalitní údržbou zabránit vzniku nánosů dlouhodobě usazované špíny;
- e) odstraňovat graffiti a jiná poškození z vnějšího nátěru drážních vozidel a z jejich interiéru;
- f) zajistit po technické prohlídce, čištění soupravy a plnění vodou (dle předložených harmonogramů Dopravce) bezzávadný odjezd soupravy z výchozí stanice vlaku, a to z výchozí stanice i mimo územní působnost Plzeňského kraje
- g) že každá souprava (či vozidlo) realizující výkony dle této Smlouvy bude po celou dobu provozu veřejných služeb dle této Smlouvy uklizena, vybavena dle Standardu požadované kvality uvedeného v **příloze č. 11**; Dopravce je povinen zajistit při mimořádném znečištění soupravy během jízdy operativní úklid bez nutnosti odstavení soupravy, a to do 90 minut od zjištění (nahlášení) znečištění;

- h) zajistit minimální teplotu +18 stupňů Celsia ve vnitřních prostorech všech drážních vozidel vlaku; ve vozidle vybaveném klimatizací nepřesáhne maximální teplota 28 stupňů Celsia, resp. rozdíl mezi venkovní a vnitřní teplotou ve vozidle nepřesáhne 10 stupňů Celsia; zaměstnanci Dopravců budou respektovat oprávněné žádosti cestujících týkající se tepelné pohody ve vozidle;
- i) obsadit každý vlak minimálně jedním členem vlakového doprovodu (vlakvedoucím), který bude splňovat požadavky dle podmínek **přílohy č. 1** Smlouvy, bude viditelně označen a bude vybaven odbavovacím zařízením s on-line přístupem k elektronickým jízdenkám a mobilním telefonem;
- j) zajistit z důvodu bezpečnosti cestujících uzavření všech bočních dveří při každém rozjezdu vlaku;
- k) u všech vozidel mít vždy v provozu akustický a vizuální informační systém pomocí tohoto informačního systému informovat cestující ve vlaku o nadcházející zastávce vlaku, o délce předpokládaného zpoždění a je-li to z důvodů a o mimořádnostech při vlastní přepravě dle provozní situace a pokud bude ze strany Organizátora zajištěn přístup k datům, poskytnout i o zajištění přestupní návaznosti na jiné spoje veřejné dopravy, včetně aktuálního stavu zachování či nezachování přípojové návaznosti v případě zpoždění vlaku. Dopravce bere na vědomí, že veškeré aktualizace dat a dalších nákladů spojené se správným fungováním informačních systémů používaných v době počátku plnění Smlouvy jsou předmětem Smlouvy a tyto aktualizace nejsou důvodem pro zvýšení kompenzace v době účinnosti Smlouvy;
- l) ve vlacích, které jsou předmětem této Smlouvy, nesmí být vyžadována povinná rezervace míst k sezení;

7.6 Objednatel požaduje ve vozidlech oddíl pro první třídu. Dopravce je povinen před začátkem Doby plnění a při každé změně zaslat Organizátorovi následující harmonogramy: Harmonogram čištění železničních kolejí vozidel, Harmonogram plnění železničních vozidel vodou a Harmonogram technických prohlídek železničních vozidel. Dopravce je povinen sestavit harmonogramy tak, aby po celou dobu provozu vlaků dle této Smlouvy byly dodrženy požadavky na kvalitu veřejných služeb.

7.7 Dopravce je povinen zajistit, že jeho provoz veřejných služeb bude splňovat příslušné standardy kvality a bezpečnosti, a je rovněž povinen za výkon dalších služeb souvisejících s plněním této Smlouvy. Dopravce je povinen:

- a) zajistit, že vozidla používaná k plnění této Smlouvy budou splňovat vešlechné požadavky blíže specifikované v **příloze č. 1** této Smlouvy;

- b) vyvěšovat na příslušných informačních plochách (reklamních vitrínách), sloužících dle **přílohy č. 8** této Smlouvy výhradně pro potřeby Organizátora, veškeré informace, které Dopravci za tím účelem Organizátor nejméně 3 dny před požadovaným datem vyvěšení poskytne v listinné či elektronické podobě;
 - c) evidovat vozidla způsobem dle **přílohy č. 10** této Smlouvy;
 - d) pečovat o interiér a vzhled vozidel způsobem dle **přílohy č. 11** této Smlouvy a v souladu s požadavky uvedenými v odst. 7.5 této Smlouvy;
 - e) zajistit, aby zaměstnanci Dopravce používali při plnění této Smlouvy stejnokroj dle požadavků uvedených v **příloze č. 8** této Smlouvy;
 - f) zajistit provoz informační kanceláře způsobem dle **přílohy č. 8** této Smlouvy;
 - g) zajistit poskytování informací telefonicky a dálkovým přístupem způsobem dle **přílohy č. 8** této Smlouvy;
 - h) zajistit přenos informací (požadavků) ze systému určeného Objednatелеm, týkajících se návazností a řešení nepravidelností a mimořádností v provozu IDP, cestou regionálního dispečinku Dopravce:
 - k zaměstnancům řízení provozu provozovatele dráhy, a to elektronicky do provozních aplikací řízení provozu provozovatele dráhy, v případech výpadku elektronické komunikace též telefonicky, vyžaduje-li to vážnost situace aktuálně řešené dispečinkem IDP,
 - k zaměstnancům Dopravce a do informačních zařízení Dopravce.
- Popis přenosu datových paketů (dispečink Dopravce – dispečink IDP) potřebných k zajištění veškerých výše požadovaných funkcionalit bude realizován dle **přílohy č. 9** této Smlouvy.
- i) zajistit vydávání bezkontaktních čipových karet (Plzeňská karta) cestujícím, za splnění požadavků uvedených v **příloze č. 9** této Smlouvy a postupem tam uvedeným zajistit, že v dopravních prostředcích používaných k plnění této Smlouvy bude možné odbavení cestujících elektronickým odbavovacím systémem dohodnutým ke dni podpisu Smlouvy v souladu s **přílohou č. 9** této Smlouvy a v souladu s nařízením vlády č. 295/2010 Sb., o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících, v platném znění, a využívat veškeré funkcionality elektronického odbavovacího systému stanovené touto Smlouvou při plnění povinností dle této Smlouvy;
 - j) zajistit vydávání průkazů na slevu dle platné legislativy a dle této Smlouvy.

- 7.8 Dopravce je povinen zajistit, aby byl jeho personál proškolen pro jednání v krizových situacích, ve vztahu k cestujícím dodržoval ne-
slušného chování, ovládal plynule český jazyk (případně rozuměl český
ovládal plynule slovenský jazyk) a aby byl schopen poskytovat v českém n-
slovenském jazyce správné informace o jízdách řádech Dopravce, jízd-
řáděch všech dalších dopravců ve veřejné drážní osobní dopravě a ve
linkové osobní dopravě působících na území Plzeňského kraje (minim-
v rozsahu informací zveřejněných v celostátním systému o jízdách řáde-
dále o tarifu a přepravních podmínkách IDP a o tarifu a přepravn-
podmínkách Dopravce. Organizátor poskytne Dopravci součinnost v obl-
proškolení personálu ve věci přepravních a tarifních podmínek IDP
návazností veřejné dopravy v Plzeňském kraji. Personál Dopravce je pov-
nabídnout a v případě zájmu cestujícího poskytnout pomoc s nástup-
výstupem a pohybem osob přepravujících dětský kočárek s dítětem či o-
s omezenou schopností pohybu a orientace ve vozidle, zejména obslou-
cestující s invalidním vozíkem plošinou pro nástup, resp. výstup. Poru-
Dopravce některou z těchto povinností, zavazuje se zaplatit Objedna-
smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každý jednotlivý případ nedodrž-
norem slušného chování personálu Dopravce vůči cestujícím, za každý příp-
neznalosti českého (příp. slovenského) jazyka, neposkytnutí správ-
informace o jízdách řádech, tarifech či přepravních podmínkách včetně tar-
a přepravních podmínek IDP a za každý případ neposkytnutí pomoci os-
přepravující dětský kočárek či osobě s omezenou schopností pohy-
a orientace. Vzhledem k nasazení nových vozidel budou vlaky, které je
předmětem této Smlouvy vnímány jako bezbariérové. Objednatel kl-
zvláštní důraz na to, aby v případě nasazení náhradního vozidla, kt-
bezbariérovost nebude splňovat, byla tato kvalita nahrazena odpovíd-
pomocí personálu Dopravce.

8. Článek

Povinnosti Dopravce týkající se vozidel

- 8.1 Dopravce je povinen prokázat Objednateli nejpozději do 30. 9. 20-
čestným prohlášením Dopravce nebo potvrzením výrobce, že nová voz-
jsou v procesu výroby.
- 8.2 Objednatel požaduje, aby nová vozidla byla pořízena za využití dota-
z Programu ve výši 85 % pořizovacích nákladů na vozidla kategorie A (85-
celkových způsobilých výdajů dle podmínek Programu). Dopravce je pov-
požádat v rámci programu o dotaci dle podmínek Programu a dal-
souvisejících dokumentů vydaných příslušným úřadem, přičemž Objednatel
povinen poskytnout mu veškerou potřebnou součinnost.
- 8.3 Všechna vozidla určená pro provoz veřejných služeb na základě
Smlouvy musí splňovat veškeré požadavky Objednatele dle Smlouvy a jej-
příloh. Nová vozidla musí dále splňovat veškeré požadavky Programu

dalších dokumentů souvisejících s žádostí o dotaci (např. Výzvy), pokud byla pořízena za prostředky Programu.

- 8.4 Pro vyloučení pochybností Objednatel stanoví, že vozidla určená k provozování výkonů na lince související s předmětem této Smlouvy je Dopravce oprávněn použít i na jiné výkony pouze se souhlasem Objednatele a Karlovarského kraje. Objednatel požaduje, aby nová vozidla byla v provozu v maximální možné míře. V případě, že nová vozidla nebudou nasazena v rámci výkonů dle této Smlouvy, např. z důvodu dopravního sedla nebo provozu vlaků v dny pracovního klidu, uvažuje Objednatel o využití těchto vozidel na základě jiné smlouvy uzavřené v souladu s Nařízením EU 1370/2007, a to na jiných tratích. Tento požadavek Dopravce zapracuje také do žádosti o dotaci. Dopravce nesmí nasadit vozidlo určené pro plnění předmětu Smlouvy s výjimkou mimořádných událostí pro jiné výkony, pokud toto vozidlo by v této době mělo být využito k realizaci předmětu Smlouvy. Poruší-li Dopravce některou ze svých povinností uvedených v tomto článku, je povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 10 000,- Kč za každý jednotlivý případ porušení povinností.
- 8.5 Dopravce je povinen kromě alespoň čtyř (4) nových vozidel dle odst. 7.3 této Smlouvy mít po celou dobu trvání této Smlouvy zajištěn též dostatek servisních služeb, náhradních dílů, personálu a dalších nezbytných věcí včetně potřebných rezerv pro plnění svých závazků z této Smlouvy. Dopravce se zavazuje provádět kontrolní prohlídky vozidel používaných k plnění této Smlouvy a servisní zásahy na nich na pravidelné bázi standardizovaným a kontrolovatelným způsobem. Dopravce je za tím účelem povinen buď udržovat vlastní opravárenské kapacity, nebo zajistit pravidelný preventivní servis a opravárenství subdodávkou od třetí osoby.
- 8.6 Dopravce je povinen zajistit údržbu vozidel dle řádného a výrobcem předepsaného plánu údržby. Dopravce je povinen evidovat a na vyzvání Organizátora předložit relevantní dokumenty údržbových zásahů na všech vozidlech.
- 8.7 Dopravce se zavazuje, že všechny vlaky provozované vozidly zajišťující přepravní výkony dle této Smlouvy, vybaví zařízením pro předávání GPS polohy vlaků a tyto polohy bude předávat k dalšímu zpracování do systému určenému Objednatelům v souladu s článkem 8.8. Dopravce je povinen uchovávat záznamy o jízdě všech spojů dle této smlouvy za každý kalendářní měsíc za účelem tvorby výkazu měsíční přesnosti o plnění jízdního řádu jednotlivého spoje alespoň po dobu pěti let. Vzor výkazů měsíční přesnosti o plnění jízdního řádu jednotlivého spoje je uveden v **příloze č. 3e a č. 3f** a může být následně Objednatel, resp. Organizátorem, dodatečně změněn. Poruší-li Dopravce některou povinnost stanovenou v tomto odstavci, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každé vozidlo a za každý kalendářní den, ve kterém nebyl systém příslušného vozidla v činnosti, a smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý případ porušení povinností uchovávat záznamy o jízdě všech spojů na všech linkách po

stanovenou dobu. Sankce se neuplatní v případě, že dopravce prokáže, že porušení této povinnosti nebylo způsobeno jeho zaviněním.

- 8.8 Dopravce bude poskytovat data ze svých informačních systémů o aktuální poloze jednotlivých vlaků veřejné osobní dopravy dle této Smlouvy do systému určeného Objednatelům v souvislosti se zajišťováním organizace a koordinace veřejné dopravy na území Plzeňského kraje ze strany Objednatelů, tj. dispečinku IDP (GPS souřadnice, časová poloha; informace poslední zastávky, popř. o odchylce od JŘ, včetně informace, zda je s realizován částečně nízkopodlažním vozidlem – příznak „nízkopodlažnost“, vozidlem jiným – bez příznaku). Popis přenosu datových paketů (dispečinků – dispečink IDP) potřebných k zajištění veškerých požadovaných funkcí bude realizován dle **přílohy č. 9** této Smlouvy. Objednatel, resp. Organizátor poskytne Dopravci přístup do aplikace dispečinku IDP, která bude na základě sledování polohy vozidel zaznamenávat reálné plnění jízdního řádu všech vlaků na všech tratích. Z údajů v aplikaci bude patrná dráha spoje pravidelnou časovou polohou a časovou odchylkou vůči jízdnímu řádu jednotlivých stanicích a zastávkách.
- 8.9 Dopravce je povinen účetně odepisovat nová vozidla určená k realizaci předmětu Smlouvy po dobu životnosti vozidla, která je stanovena 30 let. Dále je Dopravce povinen postupovat v této oblasti dle podmínek Programu a Výzvy.
- 8.10 Dopravce se zavazuje, že při zániku této Smlouvy v souladu s podmínkami Programu a dalšími souvisejícími dokumenty vydanými příslušným úřadem prodá a převede vlastnictví nových vozidel k okamžiku ukončení smlouvy za jejich zůstatkovou cenu, a to dle rozhodnutí Objednatelů buď Objednateli, nebo novému provozovateli dotčených dopravních výkonů. Zůstatková cena zohlední pořizovací cenu zvýšenou o případné dovybavení vozidla a sníženou o výši přidělených dotací a o již zaúčtované odpisy k datu konce Doby plnění, viz **Příloha č. 12d**. Dále je Dopravce povinen postupovat v této oblasti dle podmínek Programu a Výzvy.
- 8.11 Objednatel se zavazuje nová vozidla za podmínek uvedených v odst. 8.1 převzít nebo tuto povinnost uložit jinému dopravci (tato povinnost se považuje za splněnou tím, že Objednatel smluvně uloží jinému dopravci nová vozidla od Dopravce převzít). Poruší-li Objednatel tuto povinnost, uhradí Dopravci vedle veškeré újmy (a to maximálně do výše odvodu související s porušením podmínek Programu a dalších souvisejících dokumentů vydaných příslušným úřadem), která mu tím vznikne, i smluvní pokutu ve výši 10 % zůstatkové hodnoty dotčených vozidel v okamžiku porušení povinnosti.
- 8.12 Dojde-li k takovému poškození nového vozidla, které objektivně bude znemožňovat další provoz v rámci plnění předmětu Smlouvy, je Dopravce povinen toto vozidlo neprodleně, nejdéle však do dvaceti (20) měsíců, nahradit vozidlem nejvýše srovnatelného stáří, jako bylo vozidlo poškozené, splňujícím všechny požadavky Smlouvy a Programu. V souvislosti

s poškozením vozidla a jeho nahrazením vozidlem není Dopravce oprávněn požadovat navýšení úhrady kompenzace nad rámec podmínek Smlouvy. V případě nasazení soupravy, která nesplňuje jakékoliv (byť jediné) z kritérií uvedených v tomto článku je Objednatel oprávněn po uplynutí výše uvedené lhůty požadovat po Dopravci zaplacení smluvní pokuty ve výši 10 000 Kč za každý den trvání takového porušení. Tato sankce se neuplatní v případě, že Dopravce plní požadavky měsíční spolehlivosti nasazování vozidel dle odst. 10.12.

- 8.13 V každém kalendářním roce Doby plnění je Dopravce povinen poskytovat Objednateli do 28. února bezprostředně následujícího kalendářního roku Zprávu o plnění povinností Dopravce dle vzoru obsaženého v **příloze č. 10** této Smlouvy. Bude-li tato Smlouva ukončena v průběhu příslušného kalendářního roku, je Dopravce povinen zprávu ve smyslu první věty tohoto odstavce předložit do posledního dne druhého následujícího měsíce po jejím ukončení. Zpráva musí obsahovat zejména seznam Dopravcem používaných vozidel dle struktury popsané v **příloze č. 10** a popis plnění souvisejících služeb dle **přílohy č. 8**. V případě porušení jakékoli v tomto odstavci uvedené povinnosti je Dopravce povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000 Kč za každý jednotlivý případ porušení povinností.

9. Článek

Povinnosti Dopravce

- 9.1 Dopravce je povinen zahájit provoz jednotlivých vlakových spojů, které jsou uvedeny v **příloze č. 2** této Smlouvy, k prvnímu dni Doby plnění. Pokud není příslušný spoj dle jízdního řádu provozován k prvnímu dni Doby plnění (zejména z důvodu, že se jedná o den pracovního klidu), je Dopravce povinen zahájit provoz na každém takovém jednotlivém spoji v den, kdy má být příslušný spoj dle jízdního řádu poprvé provozován. Dopravce je za porušení této povinnosti povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 10 000,- Kč za každý neodjetý vlakový spoj.
- 9.2 Dopravce je povinen udržovat provoz jednotlivých vlaků dle **přílohy č. 2** této Smlouvy v souladu s jízdními řády po celou dobu od zahájení provozu jednotlivých vlaků do konce Doby plnění (čl. 3 této Smlouvy tím není dotčen). Pokud Dopravce neoprávněně ve kterémkoliv dni Doby plnění přeruší, omezí či ke stanovenému termínu nezahájí provoz některého ze spojů, které je podle této Smlouvy povinen provozovat, je Dopravce Objednateli povinen zaplatit smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každý jednotlivý takto přerušený, omezený či nezahájený spoj podle příslušné části **přílohy č. 2** této Smlouvy. Pokud Dopravce prokáže, že porušení svých povinností dle tohoto bodu nezavinil, smluvní sankce se neuplatní.
- 9.3 Dopravce se zavazuje nejpozději do začátku platnosti JŘ 2020/2021 a dále po celou dobu trvání Smlouvy:

- a) mít zajištěna vozidla, personál a technické zázemí nezbytné pro provozování veřejných služeb v přepravě cestujících dle této Smlouvy a dle přidělené kapacity dopravní cesty včetně zázemí nezbytného pro výkon veškerých dalších služeb souvisejících s plněním této Smlouvy (zejména služeb dle čl. 7 a přílohy č. 8 a č. 9 této Smlouvy). Pro vyloučení pochybností Objednatel stanoví, že mít zajištěna vozidla znamená mít registrována vozidla u Drážního úřadu, a mít vozidla fyzicky připravena ke kontrole Organizátorem, mít zajištěn personál. Povinnosti dle odst. 7.7 písm. f), g) je Dopravce povinen plnit nejpozději od 18. 11. 2020. Poruší-li Dopravce povinnost mít zajištěna vozidla do 10. 12. 2020 zaplatí Objednateli za každé do termínu neregistrované či fyzicky nepřítomné vozidlo pokutu ve výši 30 000 Kč za každý případ nedodání vozidla v termínu, a to za vozidlo a den prodlení;
- b) splňovat standardy kvality a bezpečnosti dopravy, včetně standardů pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace, stanovené obecní závaznými právními předpisy a touto Smlouvou, jejím čl. 7 a přílohou č. 1. Poruší-li Dopravce tuto povinnost, je povinen zaplatit smluvní pokutu za každé vozidlo a každý den prodlení ve výši 1 000 Kč. Smluvní strany tímto vylučují souběžné uplatnění smluvní pokuty dle čl. 7 a smluvní pokuty dle tohoto odstavce.

9.4 Dopravce je povinen splnit všechny povinnosti dle odst. 9 této Smlouvy a prokázat jejich splnění Organizátorovi tak, aby mo Organizátor před zahájením provozu Dopravcem dle této Smlouvy prové jejich kontrolu. Kontrola bude provedena v předpokládaných alespoň kontrolních dnech na žádost Organizátora v termínu dohodnutém smluvní stranami. Ještě před uplynutím výše uvedených termínů dle odstavce 9.3 Dopravce povinen informovat Organizátora o skutečnostech souvisejících plněním povinností Dopravce (např. o procesu přidělování kapacity dopravní cesty, o počtu Dopravcem již vlastněných vozidel apod.), a to do 3 pracovní dnů ode dne, kdy bude k poskytnutí takové informace Organizátorem vyzvá. V případě, že Dopravce neplní některou z povinností uvedených v tomto odstavci, zaplatí Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000 Kč za každé jednotlivé porušení povinnosti.

9.5 Dopravce je povinen předložit výkazy dle příloh č. 3h až č. 3q a Chyba! Nenalezen zdroj odkazů. Smlouvy Organizátorovi, a nejpozději do posledního kalendářního dne druhého následující kalendářního měsíce v elektronické podobě (soubor MS Excel n ekvivalent, za předpokladu, že takový ekvivalentní formát Objednatel, re Organizátor předem akceptuje). Tyto měsíční výkazy musí být vyplněny řá a pravdivě. Nestandardní skutečnosti Dopravce doplní vysvětlují komentářem. Následně Organizátor předá tento výkaz Objednateli. Poru Dopravce své povinnosti dle tohoto odstavce a odst. 6.4, je povinen zap Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000 Kč za každý nepravdivý n neúplný výkaz a smluvní pokutu ve výši 5 000 Kč za každý kalendářní prodlení s termínem odevzdání.

- 9.6 Dopravce je povinen předložit Organizátorovi **měsíční výkazy související s přesností vlaků** dle vzoru obsaženého v **přílohách č. 3d až č. 3h** Smlouvy obsahující informace o nepřesnostech při plnění jízdního řádu, a to nejpozději do posledního kalendářního dne následujícího kalendářního měsíce v tištěné a elektronické podobě (soubor MS Excel nebo ekvivalent, za předpokladu, že takový ekvivalentní formát Organizátor předem akceptuje). Měsíční výkazy související s přesností musí být vyplněny řádně a pravdivě a jejich tištěná podoba musí být podepsána osobou oprávněnou jednat za Dopravce. Poruší-li Dopravce své povinnosti dle tohoto odstavce, je povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000 Kč za každý nepravdivý nebo neúplný výkaz a smluvní pokutu ve výši 5 000 Kč za každý kalendářní den prodlení s termínem odevzdání.
- 9.7 Všechny výkazy, které Dopravce poskytuje Organizátorovi na základě této Smlouvy, je Dopravce povinen poskytnout také v elektronické, dále editovatelné formě.
- 9.8 Dopravce je povinen umožnit Objednateli či Organizátorovi kdykoliv na vyžádání provést kontrolu veškerých dat potřebných pro posouzení správnosti údajů vykazovaných Dopravcem dle předchozích odstavců tohoto článku či jiných ustanovení této Smlouvy. Dopravce je rovněž povinen kdykoliv Objednateli či Organizátorovi umožnit kontrolu plnění jakýchkoliv povinností Dopravce dle této Smlouvy nebo skutečnosti, zda Dopravce splňuje zákonné požadavky pro provozování veřejné drážní osobní dopravy, a to na základě odpovídajících pověření zástupců Organizátora nebo Objednatele. Při kontrolách je Dopravce povinen poskytnout Objednateli či Organizátorovi veškerou rozumně požadovatelnou součinnost, zejména poskytnout vyžádané dokumenty relevantní pro plnění této Smlouvy včetně výročních zpráv, účetních závěrek a jiných účetních dokladů, zpřístupnit 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 Objednatelem požadována. Organizátor či Objednatel je povinen provádět kontroly způsobem, který nebude nad přiměřenou míru zatěžovat běžný provoz Dopravce. Poruší-li Dopravce některou z povinností stanovených v tomto odstavci, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 10 000 Kč za každý případ neposkytnutí součinnosti dle tohoto odstavce. Smluvní strany tímto vylučují souběžné uplatnění pokut dle zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole a dle tohoto odstavce.
- 9.9 Dopravce je povinen zajistit, že po celou dobu trvání této Smlouvy bude oprávněn ji dle příslušných právních předpisů plnit, zejména je povinen udržovat v platnosti své podnikatelské oprávnění k provozování předmětu Smlouvy. Poruší-li Dopravce svou povinnost, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 5 000 000 Kč za každý jednotlivý případ porušení.

9.10 Dopravce se zavazuje vést objektivní, správné, úplné průkazné účetnictví v souladu s příslušnými právními předpisy. Poskytuje Dopravce přepravní služby nebo jiné činnosti mimo poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících podle této Smlouvy, je v souladu s § 23 odst. ZoVS povinen vést evidenci o nákladech a výnosech z poskytovaných veřejných služeb v přepravě cestujících podle jednotlivých smluv o veřejných službách a rozhodnutí o uložení veřejné služby. Pokud Dopravce poruší platné předpisy nebo pravidla stanovená touto Smlouvou o použití finančních prostředků určených k úhradě kompenzace ve veřejné drážní osobní dopravě, je povinen finanční prostředky, které neoprávněně použil nebo zadržel, jejichž použití řádně neprokázal, v plné výši neprodleně vrátit na základě výzvy Objednatele na jeho účet. Poruší-li Dopravce svou povinnost vrátit poskytnuté finanční prostředky, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 0,05 % dotčené částky za každý i započatý den prodlení.

9.11 Objednatel je oprávněn pověřit provedením jakékoliv kontroly dle této Smlouvy, vyjednáváním jakýchkoliv podmínek dle této Smlouvy poskytováním a získáváním informací o jakémkoliv aspektu této Smlouvy externího poradce, zejména auditora či právního, účetního nebo technického poradce. Dopravce je povinen poskytnout takovému poradci stejnou součinnost, jakou by byl jinak povinen poskytnout Objednateli. Poruší-li Dopravce svou povinnost, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 20 000 Kč za každý případ neposkytnutí součinnosti externímu poradci. Objednatel svého externího poradce smluvně písemně zaváže mlčenlivostí o všech informacích, se kterými poradce při své práci pro Objednatele v souvislosti s touto Smlouvou přišel do styku. Při porušení povinnosti Objednatele zavázat svého externího poradce mlčenlivostí dle podmínek tohoto bodu smlouvy zaplatí Objednatel Dopravci smluvní pokutu ve výši 1 000 000 Kč. Pro vyloučení pochybností se rozumí, že tato sankce se vztahuje výhradně k povinnosti zavázání externího poradce mlčenlivostí uzavřením dohody o mlčenlivosti anebo dohody obdobného obsahu mezi Objednatelem a externím poradcem.

9.12 Dopravce je oprávněn použít k plnění veřejných služeb v přepravě cestujících dle této Smlouvy poddodavatele, aniž by však byla dotčena pravidla obsažená v čl. 4 odst. 7 Nařízení č. 1370/2007, tedy Dopravce je povinen realizovat převážnou část služeb dle této Smlouvy vlastními kapacitami, tj. nikoli prostřednictvím poddodavatelů. Za porušení podmínek této Smlouvy odpovídá Objednateli Dopravce výlučně a Objednatel není s poddodavateli Dopravce v právním vztahu. Smluvní strany sjednávají oprávnění Objednatele kdykoli v průběhu realizace této Smlouvy vyzvat Dopravce k ukončení spolupráce s kterýmkoli z poddodavatelů, a v případech, kdy má Objednatel právo na základě porušení povinností Dopravce, potažmo jeho poddodavatele, od Smlouvy odstoupit. Pro vyloučení pochybností se uvádí, že výše uvedené oprávnění Objednatele vyzvat Dopravce k ukončení spolupráce s kterýmkoli z poddodavatelů se vztahuje na porušení povinností způsobené poddodavatelem Dopravce. Dopravce zaplatí Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000 000 Kč, pokračuje-li Dopravce

spolupráci s příslušným poddodavatelem i po výzvě Objednatel k jejímu ukončení. Pro vyloučení pochybností Smluvní strany uvádějí, že poddodávkami dle tohoto odstavce rozumí veřejné služby v přepravě cestujících v drážní dopravě vyjma náhradní autobusové dopravy.

- 9.13 Dopravce předloží Organizátorovi zpracované oběhy všech vozidel, a to vždy v průběhu přípravy jízdního řádu či změny jízdního řádu, nejpozději však k termínu celostátní změny jízdního řádu. V rámci oběhů bude garantovat spoje vedené částečně nízkopodlažními vozidly s tím, že tyto spoje budou rovnoměrně rozloženy v souladu s požadavky Organizátora a budou zálohovány částečně nízkopodlažními vozidly. Dopravce je povinen tyto garantované nízkopodlažní spoje vyznačit v jízdních řádech mezinárodním symbolem přístupnosti a s jízdními řády zveřejnit. Dopravce navrhne oběhy vozidel tak, aby maximalizoval počet garantovaných nízkopodlažních spojů. Poruší-li Dopravce povinnost dle tohoto odstavce, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000 Kč za každý jednotlivý případ porušení povinnosti.
- 9.14 Dopravce je povinen zajistit při plnění předmětu Smlouvy odpovídající kapacity vozidel dle aktuální poptávky, tj. dodržet Maximální stanovenou kapacitu vozidla. Maximální stanovená kapacita vozidla je 70 % maximální kapacity vozidla uváděné výrobcem vozidla (tj. součet počtu míst k sezení a stání). Maximální stanovenou kapacitu vozidla lze překročit pouze krátkodobě, a to nejvýše ve dvou případech po dobu 15 minut z celkové jízdní doby spoje. Organizátor má právo v případě, že shledá porušení povinností Dopravce uvedených v tomto článku, vyzvat Dopravce ke zvýšení kapacity spoje. V případě zjištění nedostatečné kapacity budou Smluvní strany hledat přednostně řešení využitím vozidel hrazených dle této Smlouvy. V případě nutnosti pořízení dalších vozidel budou tato vozidla zahrnuta do nového finančního modelu v souladu s odst. 5.8c. Dopravce se zavazuje ve spolupráci s Organizátorem vyvinout maximální úsilí pro rychlé řešení kapacitních problémů dle tohoto článku. V případě nečinnosti Dopravce dle výzvy Organizátora k zajištění odpovídající kapacity vozidla (spoje) dle tohoto článku, je povinen zaplatit Dopravce Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000 Kč, a to za každý jednotlivý případ (spoj).
- 9.15 V případě předhlášené frekvence nebo v období předpokládané mimořádně vyšší frekvence cestujících je Dopravce povinen dotčené vlaky kapacitně posílit. Organizátor je oprávněn požadovat, aby k posílení dle tohoto odstavce bylo využito záložní vozidlo, a to bez sankce za nedodržení plánovaného řazení. Pokud nelze z oběhových nebo technických důvodů pokrýt zvýšenou provozní potřebu vozidel ani využitím záložních vozidel, je Dopravce oprávněn nasadit na dotčené vlaky se souhlasem Organizátora bez udělení pokut i vozidla jiných řad nesplňujících podmínky této Smlouvy. Dopravce se zavazuje ve spolupráci s Organizátorem vyvinout maximální úsilí pro rychlé řešení kapacitních problémů dle tohoto článku.

- 9.16 Dopravce předá za každé čtvrtletí a každý rok Doby plně Objednateli výkaz obsahující skutečně dosaženou výši nákladů a výnos zpracovaný ve struktuře stanovené v příloze č. 3 Vyhl., a to nejpozději posledního dne druhého měsíce následujícího po ukončení čtvrtletí (výkaz za první až třetí čtvrtletí) a do 31. 3. (výkaz za čtvrté čtvrtletí a za rok) ro následujícího po kalendářním roce, ke kterému se výkaz vztahuje. Skutečno uvedené v tomto výkazu nejsou důvodem pro navýšení kompenzace.
- 9.17 Dopravce předloží Organizátorovi do 31. 3. následující kalendářního roku vyplněné údaje týkající se předmětu Smlouvy do formuláře „Dop (MD) 6-01“ (Roční výkaz o veřejné drážní osobní dopravě).
- 9.18 Dopravce je povinen zajistit zveřejnění jízdních řádů, v výlukových, na všech zastávkách a stanicích vlaků dle této Smlouvy dle platné legislativy a udržovat je po celou dobu jejich platnosti aktuální a čitelné. V případě změny jízdního řádu je Dopravce povinen zajistit zveřejnění jízdních řádů na všech zastávkách a stanicích, a to nejpozději 14 kalendářních dnů před začátkem platnosti nového jízdního řádu či změny jízdního řádu. Pokud dle odst. 14.4 se neuplatní, pokud Dopravce prokáže, že vyvinul rozumné požadovatelné úsilí ke splnění povinnosti dle tohoto odstavce.
- 9.19 Dopravce se zavazuje provádět ve všech vlacích, které jsou předmětem Smlouvy, průzkumy frekvence cestujících. Průzkum se uskuteční minimálně 4x v příslušném kalendářním roce, jeho realizace bude trvat vždy alespoň jeden kalendářní týden. Dopravce bude informovat Organizátora o začátku realizace průzkumu a data získaná z průzkumu frekvence cestujících poskytne Organizátorovi nejpozději do 60 dnů od posledního dne realizace průzkumu. Dopravce poskytne Organizátorovi sestavu dat v elektronické podobě podle jednotlivých tratí, a dále podle jednotlivých vlaků s údaji o nástupech, výstupech a obsazenosti vlaků cestujícími ve všech zastávkách a stanicích po všechny dny v týdnu realizace průzkumu ve formátu dle přílohy č. 3h a č. 3i. Objednatel si vyhrazuje právo s těmito údaji poskytovanými Dopravcem dále nakládat či je zveřejnit za účelem vypsání nabídkového řízení nebo přímého zadání a dle potřeby zpřístupnění informací při komunikaci s orgány veřejné správy a samosprávy či při řešení připomínek cestujících.
- 9.20 Dopravce se zavazuje předávat Organizátorovi podklady pro vyřizování připomínek k jízdním řádům, včetně podkladů týkajících se technologie železniční dopravy, a to vždy nejpozději do 10 pracovních dnů od doručení požadavku Organizátora, resp. nejpozději do 10 pracovních dnů po obdržení vyjádření provozovatele dráhy, je-li toto vyjádření pro poskytnutí podkladů nezbytné.
- 9.21 Dopravce se zavazuje předávat Objednateli a Organizátorovi data v elektronické podobě o počtu prodaných jízdenek v jednotlivých železničních stanicích v územním obvodu Plzeňského kraje z/do tarifních bodů obsluhovaných vlaky dle této Smlouvy, včetně jízdenek vydaných vlakovými četami z tarifních bodů na území Plzeňského kraje. Dále

Dopravce zavazuje předávat Objednateli a Organizátorovi data v elektronické podobě o počtu prodaných jízdenek z bodů Plzeň hl.n. a Plzeň-Jižní Předměstí obsluhovaných vlaky dle této Smlouvy s cílovou stanicí mimo území Plzeňského kraje a o počtu prodaných jízdenek do bodů Plzeň hl.n. a Plzeň-Jižní Předměstí obsluhovaných vlaky dle této Smlouvy s výchozí stanicí mimo území Plzeňského kraje. Pro vyloučení pochybností je uvedeno, že data o jízdenkách mimo území Plzeňského kraje budou obsahovat informaci o počtu jízdenek a typech jízdních dokladů, avšak nebudou ve srovnání s daty za jízdenky v územním obvodu Plzeňského kraje obsahovat informaci o relaci, tzn. vždy bude uvedena u jízdenek jen výchozí nebo cílová stanice. Dále se Dopravce zavazuje předávat Objednateli a Organizátorovi data v elektronické podobě o počtu prodaných jízdenek ze všech ostatních bodů (vyjma Plzeň hl.n., Plzeň-Jižní Předměstí) obsluhovaných vlaky dle této Smlouvy s cílovou stanicí mimo území Plzeňského kraje a o počtu prodaných jízdenek do všech ostatních bodů (vyjma Plzeň hl.n. a Plzeň-Jižní Předměstí) obsluhovaných vlaky dle této Smlouvy s výchozí stanicí mimo území Plzeňského kraje. Pro vyloučení pochybností je uvedeno, že data o jízdenkách mimo území Plzeňského kraje (s výjimkou výchozích a cílových bodů Plzeň hl.n. a Plzeň-Jižní Předměstí) budou obsahovat informaci o počtu jízdenek, typech jízdních dokladů a kraji, z/do kterého byla jízdenka vydána. Z uvedených dat bude možné dále získávat přehledy o nástupních a výstupních stanicích, počtech cestujících využívajících stejnou relaci, druhu jízdného a informaci o tom, zda první den platnosti jízdenky připadá na pracovní den, sobotu či neděli a svátek. Data budou Dopravcem předávána včetně souvisejících číselníků a návazných databází. Dopravce bude tato data předávat Objednateli i Organizátorovi měsíčně nejpozději do posledního dne druhého následujícího kalendářního měsíce. Dopravce bude předkládat data o počtu přepravených osob také na doklady IDP rozdělené dle jednotlivých vlaků a zón. V případě, že Dopravce tato data není schopen dodat, je povinen na požádání Organizátora poskytnout součinnost při dopravních průzkumech. V případě porušení jakékoli v tomto odstavci uvedené povinnosti je Dopravce povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 5 000 Kč za každý jednotlivý případ porušení povinností a 1 000 Kč za každý den prodlení. Pro data dle tohoto odstavce bude využit formát dle **Příloh č. 3n až č. 3p**.

10. Článek

Dodržování jízdních řádů, přípojových vazeb

- 10.1 Dopravce je povinen dodržovat stanovené normy pravidelnosti a plynulosti jím poskytovaných služeb, jež vyplývají z časového a místního vymezení jednotlivých spojů dle **přílohy č. 2** této Smlouvy.
- 10.2 Ze žádné železniční zastávky či stanice na trase spoje nesmí příslušný vlak vyjet před dobou stanovenou v jízdním řádu.
- 10.3 Organizátor nadefinuje na každém vlakovém spoji milníky, které budou Dopravci sděleny 40 dnů před začátkem Doby plnění. Milník vždy odpovídá

bodů, kterým daný vlakový spoj projíždí/zastavuje. Zpravidla se jedná o výchozí, cílové a přípojně železniční stanice/zastávky/přestupní uzly, v kterých je pravidelně sledován a vyhodnocován rozdíl mezi požadovaným (dle jízdních řádů) a skutečným časem odjezdu/příjezdu vozidla. Milník je zároveň místem pro sledování přípojových vazeb, zejména mezi vlaky, které jsou předmětem této Smlouvy navzájem, a dále od vlaků/na vlaky dálkové dopravy a regionální dopravy ostatních dopravců ve styčných železničních stanicích od spojů/na spoje veřejné linkové dopravy ve stanovených přestupních uzlech. Vyhodnocování dodržování JŘ v milnících je funkcionalitou dispečinku IDP.

10.4 Organizátor je oprávněn kdykoliv za trvání této Smlouvy změnit polohu milníků či jejich počet na jednotlivém spoji, přičemž takovou změnu Dopravce písemně oznámí alespoň 40 dnů před plánovanou změnou.

10.5 Funkcionalitou dispečinku IDP je u každého spoje a v každém milníku měřit a elektronicky zaznamenávat, zda příslušný spoj projel příslušný milník včas. Včasným projetím milníku se rozumí takový odjezd z dané zastávky/stanice odpovídající milníku, který nastane v rozmezí od 0:00 (min:sec) do 5:00 včetně (min:sec) od plánovaného času odjezdu daného spoje z dané zastávky či stanice uvedeného v jízdním řádu.

10.6 Dopravce je povinen za účelem kontroly dodržování jízdních řádů a kvalitativních ukazatelů a dalších smluvních povinností dle této Smlouvy poskytnout Organizátorovi 2 (dva) průkazy opravňující k bezplatné přepravě na jakémkoli spoji provozovaném v rámci této Smlouvy. V případě žádosti Organizátora vystaví potřebné množství dočasných průkazů k bezplatné přepravě za účelem realizace přepravních průzkumů na spojích dle této Smlouvy. Organizátor Dopravci odpovídá za veškerou újmu, která mu vznikne užitím průkazů dle tohoto odstavce k jiným než uvedeným účelům.

10.7 Dopravce se zavazuje k dodržování stanovené přesnosti jízdy, tj. že v daném kalendářním měsíci 90 procent vlaků regionální dopravy, které jsou předmětem Smlouvy, projede milníky včas. Za vlak jedoucí včas se pro účely tohoto odstavce považuje vlak jedoucí v rozmezí definovaném pro milník v odst. 10.5 oproti platnému JŘ. Procento je vypočítáno s přesností na celé číslo dle zásad zaokrouhlování. Dopravce vypracuje měsíční sestavu o zpoždění vlaků. U každého vlaku pak dále uvede důvod zpoždění v kódce stanovených provozovatelem dráhy. V případě, že Dopravce u některých vlaků prokáže zpoždění mimo svoji působnost, takto zpožděné vlaky v přehledu označí a provede nový výpočet měsíční přesnosti vlaků bez jejich zahrnutí.

Dopravce je oprávněn do výpočtu přesnosti jízdy nezahrnout vlaky:

- u nichž byla zavedena náhradní autobusová doprava,
- u nichž prokáže, že ke zpoždění nad časový limit uvedený v odstavci 10.5 došlo bez zavinění Dopravce (např. z důvodu nehody včetně nehody se silničními vozidly, srážky s civilní osobou, výluky, vliv

přírodních živlů, technické a technologické nesjízdnosti, operativního řízení provozu provozovatelem dráhy či zásahem dispečera IDP),

- u nichž ke zpoždění došlo z důvodu zajištění přípojně vazby podle odstavce 10.8 tohoto článku a při dodržení čekacích dob stanovených pro příslušné období jízdního řádu předem odsouhlasených Objednatelem, nebo
- u nichž ke zpoždění z výchozí stanice vlaku došlo z důvodu pozdního příjezdu obrátového vlaku, způsobeného některou z příčin uvedených v tomto odstavci, nebo
- skutečnosti dle § 2913 odst. 2 OZ a § 4 vyhl. č. 76/2017 Sb.

V případě nedodržení měsíční přesnosti jízdy (po odečtení vlaků zpožděných z důvodů mimo působnost Dopravce), se Dopravce zavazuje uhradit Objednateli smluvní pokutu ve výši 10 000 Kč za každé započaté procento pod stanovenou 90 % hranicí přesností jízdy.

10.8 Objednatel, na základě doporučení Organizátora, je oprávněn Dopravci jednostranně stanovit, ve kterých zastávkách je Dopravce povinen čekat na přípojně spoje, a to ať již na přípojně spoje Dopravce dle této Smlouvy, nebo na přípojně spoje jiných dopravců. V této souvislosti vypracuje Organizátor dokument „Čekací doby“, který čekání Dopravce na přípojně spoje upraví v podrobnostech. Poté, co mu bude Objednatelem dokument „Čekací doby“ předložen, je Dopravce povinen takové čekání na přípojně spoje projednat s provozovatelem dráhy a realizovat je dle jeho rozhodnutí provozovatele dráhy, do sedmi pracovních dnů po dni předání požadavku v souladu s požadavky Objednatele specifikovanými v předloženém dokumentu „Čekací doby“, tj. odjezd ze zastávky či stanice, kde je stanoveno čekání na přípoj, provést odchylně od pravidelného jízdního řádu, a to v zájmu uspokojení přepravních potřeb potenciálně přestupujících cestujících. V takovém případě se čekající spoje nezahrnou do příslušných výkazů zpožděných spojů, bude-li čekání a tomu odpovídající zpoždění oproti pravidelnému jízdnímu řádu odpovídat parametrům uvedeným v příslušném dokumentu „Čekací doby“.

10.9 V souvislosti s právem Objednatele jednostranně stanovit Dopravci, ve kterých zastávkách je Dopravce povinen čekat na přípojně spoje, je Dopravce povinen s ohledem na zájmy přestupujících cestujících za účelem zajištění garantovaných přestupních vazeb v případě zpoždění vlaku nad 5 minut vyvinout maximální rozumně požadovatelné úsilí ke zjištění počtu potenciálních přestupujících cestujících na návazné spoje, a to jak na návazné spoje Dopravce dle této Smlouvy, tak na návazné spoje jiných dopravců železniční dopravy či veřejné linkové dopravy, a informace o počtech potenciálních přestupujících cestujících předat včas pracovníkům dispečinku IDP. Toto ustanovení se uplatní pro tyto přestupní uzly: Plzeň hl. n., Plzeň-Jižní předměstí, Pňovany zastávka, Stříbro, Svojsín, Planá u Mar. Lázní.

10.10 Dopravce se zavazuje, že za období platnosti příslušného jízdního řádu budou dodrženy sledované přípojové vazby dle dokumentu „Čekací doby“ v příslušných milnících v 90 procentech případů, v období příslušného kalendářního měsíce pak v 90 procentech případů. Do výpočtu procenta

dodržení přípojových vazeb se nezahrnuje nedodržení přípojových vazeb mimo působnost Dopravce (např. z důvodu nehody se silničními vozidly, srážky vlaku s civilní osobou, výluky, vliv přírodních živlů, technická a technologická nesjízdnost dopravní cesty), vždy se musí jednat o případy, které prokazatelně nevznikly z příčin na straně Dopravce.

- 10.11 Dopravce se zavazuje poskytovat Organizátorovi měsíčně přehled **o dodržování přípojových vazeb dle příloh č. 3l a č. 3m** v příslušných milnících, a to do 30. dne následujícího kalendářního měsíce. Dopravce ve výkazu uvede všechny případy nedodržení návazností v rozdělení do dvou kategorií: nedodržení přípojové vazby z viny Dopravce a nedodržení přípojové vazby mimo působnost Dopravce. U každého vlaku pak dále uvede důvod nedodržení přípojové vazby. Za účelem vykazování dodržování přípojových vazeb bude Dopravce předávat Organizátorovi v elektronické podobě soubory obsahující přehled o dodržování přípojových vazeb s uvedením příčiny nedodržení přípojové vazby včetně údaje o celkových procentech dodržení přípojových vazeb. V případě, že úroveň plnění dodržení přípojových vazeb pro příslušný měsíc bude nižší než 90 %, je Objednatel oprávněn udělit Dopravci smluvní pokutu ve výši 2 000 Kč za každé započaté procento pod povolenou hranici 90 %. V takovém případě je dále Dopravce povinen prověřit důvody a navrhnout Organizátorovi opatření vedoucí k nápravě. Po projednání a odsouhlasení opatření Organizátorem je Dopravce povinen tato opatření neprodleně provést. V případě nedodržení definované roční hranice 90 % pod stanovené plnění je Objednatel oprávněn udělit Dopravci smluvní pokutu ve výši 2 000 Kč za každé započaté 0,1 % pod povolenou hranici 90 %.
- 10.12 Dopravce se zavazuje, že **spolehlivost nasazení vozidel** za období platnosti JŘ bude minimálně 90 %. Přípustných je maximálně 10 spojů ze 100 předmětných vlaků, které nebudou vedeny novým vozidlem Dopravce se dále zavazuje, že za období příslušného kalendářního měsíce bude spolehlivost nasazení vozidel činit alespoň 90 % všech spojů provozovaných na základě této Smlouvy. Dopravce je oprávněn nezahrnout do výpočtu spolehlivosti nasazení vozidel spoje, na nichž nebylo dodrženo nasazení vozidel v souladu s ustanovením odst. 13.1. a 9.15.
- 10.13 Dopravce se zavazuje poskytovat Organizátorovi měsíčně přehled **o spolehlivosti nasazení vozidel dle přílohy č. 3k**, a to do 30. dne následujícího kalendářního měsíce. Dopravce ve výkazu uvede všechny případy, kdy nebyl vlak veden pravidelně turnusovaným drážním vozidlem, u každého vlaku pak dále uvede důvod nedodržení plánovaného nasazení vozidla. V případě, že spolehlivost nasazení vozidel pro příslušný měsíc bude nižší než 90 %, je Objednatel oprávněn udělit Dopravci smluvní pokutu ve výši 1 000 Kč za každé započaté procento pod povolenou hranici. V takovém případě je dále Dopravce povinen prověřit důvody a navrhnout Organizátorovi opatření vedoucí k nápravě. Po projednání a odsouhlasení opatření Organizátorem je Dopravce povinen tato opatření neprodleně provést. V případě nedodržení definované roční hranice 90 % pod stanovené plnění je

Objednatel oprávněn udělit Dopravci smluvní pokutu ve výši 1 000 Kč za každé započaté 0,1 % pod povolenou hranicí 90 %.

11. Článek

Tarif a odbavování

- 11.1 Dopravce bude odbavovat cestující dle vlastního tarifu, na území platnosti IDP také dle tarifu IDP.
- 11.2 S ohledem na potřeby efektivního zajištění dopravní obslužnosti a v zájmu zpřehlednění systému veřejné dopravy Dopravce bere na vědomí, že cestující pokračující návazným spojem nebo spoji, které Dopravce zajišťuje, jsou odbaveni tak, že cena jednotlivého jízdného dle tarifu Dopravce za celou trasu odpovídá celkové projeté kilometrické vzdálenosti bez sankce za přestup.
- 11.3 Změny tarifu Dopravce, kdy dochází ke změně struktury tarifu a ceny jízdních dokladů, je Dopravce povinen dát na vědomí Organizátorovi a Objednateli, a to minimálně 30 kalendářních dní před začátkem jejich platnosti.
- 11.4 Dopravce je povinen vydat a uveřejnit takové tarifní a přepravní podmínky, jejichž součástí budou tarifní a přepravní podmínky Dopravce (včetně zpracování požadavků dle odst. 11.2 této Smlouvy) a uveřejnit aktuální tarifní a přepravní podmínky IDP. Uvedené tarifní a přepravní podmínky budou uplatňovány vůči cestujícím na všech spoích dle této Smlouvy a Dopravce se od nich nesmí odchýlit. Změny v tarifu IDP či základních požadavcích na přepravní podmínky IDP Organizátor oznámí Dopravci minimálně 6 týdnů před začátkem jejich platnosti. Dopravce je povinen informovat cestující o změnách v tarifu a přepravních podmínkách neprodleně prostřednictvím svých webových stránek, popř. odkazem na webovou stránku Organizátora, prostřednictvím informační kanceláře dle **přílohy č. 8** této Smlouvy, a dále ve všech vozidlech používaných k plnění této Smlouvy minimálně dva kusy na jednotku, a to nejpozději do 5 kalendářních dnů ode dne předání Organizátorem v případě změn tarifních a přepravních podmínek IDP, a minimálně 10 dní před účinností změn v případě tarifních a přepravních podmínek Dopravce. Poruší-li Dopravce některou svou povinnost, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000 Kč za každý den, ve kterém Dopravce uplatňoval tarif či přepravní podmínky IDP v rozporu s požadavky Organizátora nebo včas neuveřejnil tarifní a přepravní podmínky IDP nebo tarifní či přepravní podmínky Dopravce. Dopravce je povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000 Kč za každý den prodlení s informováním cestujících o změnách tarifu či přepravních podmínek.
- 11.5 Dopravce je povinen provádět odbavování cestujících elektronickým odbavovacím systémem dle **přílohy č. 9**, případně vydat doklad o zaplacení

jízdného v hotovosti (jízdenku) v souladu s aktuálním tarifem a přepravními podmínkami Dopravce či IDP. Pro vyloučení pochybností Objednatel stanoví, že pořízení odbavovacího zařízení pro odbavování cestujících dle podmínek Smlouvy a ke dni podpisu Smlouvy je v režii Dopravce a je součástí plnění předmětu Smlouvy. Případné vícenáklady související s pořízením nových komponentů pro odbavovací systém Dopravce po dni podpisu Smlouvy na základě požadavků Organizátora (Objednatele) je Dopravce oprávněn Objednateli řádně vyúčtovat. Dopravce Organizátorovi předloží vzory jízdenek které bude vydávat a uznávat, a to nejméně 15 dní před začátkem Doby plnění, a při každé změně nejméně 5 dní před zavedením změny. Dopravce je povinen vést přesnou evidenci prodaných jízdních dokladů ve struktuře jednotlivých druhů těchto dokladů a tuto evidenci uchovávat po celou Dobu plnění a nejméně 5 let poté. Na požádání Organizátora je Dopravce maximálně 2x ročně povinen zpracovat z této evidence analýzu dle aktuálních potřeb a zadání Organizátora.

11.6 Při prodeji jízdních dokladů ve vlaku Dopravce nesmí účtovat cenu jízdného zvýšenou o přírážku za odbavení, pokud cestující nastoupil ve stanici, ve které není umožněn prodej jízdních dokladů.

11.7 Dopravce je povinen akceptovat jízdní doklady všech ostatních dopravců provozujících veřejnou osobní drážní dopravu v režimu smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících (či smlouvy o závazku veřejné služby) uzavřené s kterýmkoli objednatelům působícím v České republice jímž objednané výkony logicky územně souvisí s provozem vlaků, které jsou předmětem této Smlouvy. Této povinnosti je Dopravce zproštěn v případě, že se mu nepodaří uzavřít smlouvu o vyrovnání tržeb ze vzájemně uznávaných jízdních dokladů s jiným dopravcem, ačkoliv byl připraven takovou smlouvu uzavřít za smluvních podmínek obvyklých na trhu a nelze po něm spravedlivě požadovat, aby tuto smlouvu za podmínek nabízených ostatními stranami (dopravci) uzavřel.

12. Článek IDP

12.1 Pokud je Smluvní stranou této Smlouvy Dopravce, který je k datu podpisu Smlouvy již smluvním partnerem IDP, není součástí této Smlouvy příloha č. 6.

12.2 Dopravce se zavazuje dodržovat podmínky Smlouvy IDP v platném znění ke dni podpisu Smlouvy. Změny IDP jsou řešeny formou dodatků smlouvy IDP, které budou odsouhlaseny všemi smluvními stranami smlouvy IDP.

12.3 V souvislosti s provozem veřejných služeb v přepravě cestujících dle této Smlouvy v rámci systému IDP je Dopravce povinen:

- a) na všech vlacích provozovaných dle této Smlouvy uznávat jízdní doklady IDP v souladu s platnou Smlouvou IDP. V tomto smyslu se Dopravce zavazuje k pravidelnému proškolení svých zaměstnanců; poruší-li Dopravce tuto povinnost, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000 Kč za každý případ neuznání platného jízdního dokladu IDP;
- b) předat Objednatelům určenému clearingovému centru na základě pokynu Organizátora identifikační data o Dopravcem používaných zařízeních v elektronickém odbavovacím systému; poruší-li Dopravce tuto povinnost, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 10 000 Kč za každý případ nepředání dat o bezkontaktních čipových kartách a zařízeních elektronického odbavovacího systému;
- c) poskytnout Organizátorovi veškerou rozumně požadovatelnou součinnost potřebnou k tomu, aby mohlo dojít k bezproblémovému chodu IDP na všech vlacích provozovaných dle této Smlouvy a účastnit se jednání souvisejících s provozem IDP.

12.4 Od data zahájení Doby plnění dle odst. 2.4 Smlouvy je Dopravce povinen v pravidelných intervalech 24 hodin:

- a) předávat clearingovému centru informace o bezkontaktních čipových kartách (nově vydané, zrušené, blokové) ve formě dle **přílohy č. 9** této Smlouvy;
- b) předávat clearingovému centru informace o transakcích elektronického odbavovacího systému, a to zejména o transakcích prodlužování délky platnosti kuponů a o nabíjení elektronické peněženky Plzeňské karty dle **přílohy č. 9** této Smlouvy, je-li toto na odbavovacích zařízeních Dopravce umožněno;
- c) předávat clearingovému centru identifikační data o změnách zařízení používaných Dopravcem v elektronickém odbavovacím systému;
Poruší-li Dopravce svou povinnost dle písm. a) až c) tohoto odstavce Smlouvy, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 500 Kč za každý kalendářní den prodlení s předáním příslušných informací.
- d) přijímat od clearingového centra aktualizovaný seznam zakázaných čipových karet (tzv. blacklistu) a tento nahrávat do všech zařízení elektronického odbavovacího systému tak, aby nebylo možné použití zakázaných čipových karet. Poruší-li Dopravce svou povinnost, zavazuje se zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000 Kč za každý kalendářní den prodlení s nahráním tzv. blacklistu do každého zařízení elektronického odbavovacího systému a náhradu případné tržby hrazené cestujícím z elektronické peněženky čipové karty uvedené na blacklistu v době prodlení Dopravce s plněním své povinnosti nahrát blacklist do všech zařízení elektronického odbavovacího systému.

12.5 V každém kalendářním měsíci bude probíhat mezi jednotlivými dopravci zapojenými do IDP vzájemné zúčtování jimi inkasovaných tržeb, a to prostřednictvím clearingového centra. Clearingové centrum bude, na základě

informací dle výše uvedených odst. 12.3 a 12.4 této Smlouvy poskytnutých Dopravcem, resp. jinými dopravci zapojenými do IDP, identifikovat v každém kalendářním měsíci výkony provedené Dopravcem na linkách provozovaných Dopravcem dle této Smlouvy a dopravní výkony provedené Dopravcem či jinými dopravci na jiných linkách v rámci IDP. Clearingové centrum, ve spolupráci s Organizátorem, vypočte výši tržeb, která takovým výkonům Dopravce provedeným dle této Smlouvy odpovídá, a porovná ji s výši tržeb, kterou Dopravce v příslušném kalendářním měsíci skutečně inkasoval. V případě, že budou tržby skutečně inkasované Dopravcem v příslušném kalendářním měsíci vyšší než tržby, které souvisí s výkony provedenými Dopravcem dle této Smlouvy, je Dopravce povinen zaslat částku odpovídající tomuto rozdílu třetí osobě či třetím osobám (jiným dopravcům zapojeným do IDP) prostřednictvím bankovního převodu a dle instrukcí clearingového centra, resp. Organizátora. Budou-li naopak tržby skutečně inkasované Dopravcem v příslušném kalendářním měsíci nižší než tržby, které by měl Dopravce inkasovat za výkony provedené v příslušném kalendářním měsíci dle této Smlouvy, bude Dopravci zaslána částka odpovídající tomuto rozdílu třetí osobou či třetími osobami (jinými dopravci zapojenými do IDP) prostřednictvím bankovního převodu a dle instrukcí clearingového centra, resp. Organizátora, a to v termínech dle platné smlouvy IDP. Dopravce je v souvislosti s prováděním zúčtování dle tohoto odstavce povinen řídit se písemnými instrukcemi clearingového centra a příslušnou platbu vždy provést (resp. přijmout) do 10 kalendářních dnů ode dne, kdy Dopravce takovou písemnou instrukci obdrží. Organizátor je oprávněn stanovit podrobnosti týkající se zúčtování tržeb IDP.

13. Článek

Opatření při výlukách infrastruktury

- 13.1 V případě výluky spojené s náhradní autobusovou dopravou není níže dotčena povinnost Dopravce zajistit plnění ustanovení této Smlouvy v rozsahu a za podmínek umožněných touto náhradní autobusovou dopravou. V případě, že v důsledku změn oběhu souprav dojde ke zvýšení počtu turnusově nasazených vozidel, je Dopravce povinen využít k plnění této Smlouvy přednostně vozidla určená k plnění této Smlouvy dle odst. 7.3. Pokud nelze z oběhových důvodů pokrýt zvýšenou provozní potřebu vozidel využitím vozidel dle odst. 7.3, je Dopravce oprávněn nasadit na dotčené vlaky vozidla jiných řad pouze se souhlasem Organizátora či zajistit vedení spojů náhradní autobusovou dopravou. K zajištění náhradní autobusové dopravy však může být přednostně použit dopravní prostředek, který je, v případě plánovaných výluk alespoň částečně nízkopodlažní a vybavený zařízením umožňujícím sledování on-line polohy vozidel dispečinkem IDP, v případě neplánovaných výluk, alespoň schopen přepravit imobilní občany, kočárky. Dopravce povinen viditelně označit příslušný spoj náhradní autobusové dopravy nejméně cílovou stanicí spoje. Zavedení náhradní autobusové dopravy nezprošťuje Dopravce povinnosti zajistit odpovídající kapacitu dopravních prostředků podle konkrétních přepravních potřeb.

- 13.2 Dopravce se zavazuje, že provozovateli dráhy navrhne přizvat k projednávání ročních výlukových plánů s provozovatelem dráhy či jiných výlukových opatření Organizátora.
- 13.3 Bude-li v období platnosti Smlouvy provozovatel dráhy (SŽDC s. o.) realizovat modernizaci či optimalizaci traťového úseku, na kterém jsou provozovány vlaky, které jsou předmětem Smlouvy, zavazují se Smluvní strany, že přijmou společná opatření k minimalizaci vlivu stavební činnosti na provoz těchto vlaků. Smluvní strany se mohou písemně dohodnout, že po přechodnou dobu bude Dopravce v odůvodněných případech zproštěn některých povinností dle této Smlouvy. Smluvní strany se rovněž mohou dohodnout na realizaci výlukového jízdního řádu odchýlného od vymezení předmětných spojů podle **přílohy č. 2**.
- 13.4 Dopravce smí provádět krátkodobé změny jízdních řádů (tzv. výluky) nebo dlouhodobé změny jízdních řádů (např. formou výlukového jízdního řádu) jen s předchozím písemným souhlasem Organizátora. Bez souhlasu Organizátora smí Dopravce provádět operativní krátkodobé změny vedení vlaků oproti jízdnímu řádu pouze v případě mimořádných událostí (operativní zastavení provozu na trati v případě dopravních nehod, nesjízdnosti apod.), či v případech krátkodobých a dlouhodobých výluk, kdy o souhlas Organizátora požádal, avšak tento souhlas od Organizátora do třech pracovních dnů neobdržel. Tyto skutečnosti Objednateli řádně doloží ve výkazech dle **přílohy č. 3**.
- 13.5 Bude-li plnění této Smlouvy významně dotčeno zásahem třetí osoby či orgánu veřejné moci, nebo působením přírodních sil, zavazuje se Dopravce o tom Objednatel a Organizátora bezodkladně informovat. Za významnou se považuje zejména okolnost, jež má vliv na provozování většího počtu spojů (v rozsahu min. 20 % denních výkonů, které jsou předmětem Smlouvy) v souladu s touto Smlouvou. Smluvní strany budou v dobré víře postupovat tak, aby bylo plnění této Smlouvy v maximálním možném rozsahu zachováno. Tím není dotčeno právo Objednatel na uplatnění smluvních či zákonných sankcí, dojde-li k porušení povinností vinou Dopravce.
- 13.6 Dopravce je povinen v případě výpadku spoje zajistit nebo umožnit v nejkratším možném čase náhradní dopravní spojení v rámci neprojeté části trasy spoje. V případě nezajištění náhradního dopravního spojení se Dopravce zavazuje uhradit Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každý takový zjištěný případ. Toto ustanovení neplatí v případě, že bylo toto spojení zajištěno jiným vlakem do 60 minut, nebo nebylo-li prokazatelně technicky možno zajistit náhradní dopravní spojení např. při živelných pohromách.

14. Článek

Obecná ustanovení ke smluvním pokutám

- 14.1 V případě záměru uložit smluvní pokutu se Smluvní strany zavazují vzájemně se písemně informovat o možnosti případného uložení smluvní pokuty do šesti (6) měsíců od zjištění závady nebo ode dne doručení posledního výkazu, ze kterého je možné nesplnění příslušné povinnosti stanovit. V této informaci bude vždy specifikována porušená povinnost, a to i s příslušným odkazem na znění této Smlouvy, dále popis konkrétního jednání, jímž k porušení došlo, jednotlivé položky smluvních pokut a jejich celková výše. Pokutovaná smluvní strana je oprávněna ve lhůtě patnácti (15) kalendářních dnů od doručení tohoto oznámení písemně se k takovému oznámení vyjádřit. Pokutující smluvní strana vyjádření druhé smluvní strany nezhodnotí a rozhodne, zda jsou splněny důvody pro uplatnění smluvní pokuty o tomto rozhodnutí písemně informuje pokutovanou smluvní stranu a vyzve k úhradě odpovídající smluvní pokuty. Není-li stanoveno jinak, je smluvní strana, která porušila povinnost dle této Smlouvy, povinna uhradit smluvní pokuty dle této Smlouvy do 15 kalendářních dnů po obdržení výzvy. V této výzvě bude vždy specifikována porušená povinnost, a to i s příslušným odkazem na znění této Smlouvy, dále popis konkrétního jednání, jímž k porušení došlo, jednotlivé položky smluvních pokut, jejich celková výše a bankovní účet, na který povinná smluvní strana smluvní pokutu uhradí.
- 14.2 Obě Smluvní strany jsou oprávněny smluvní pokutu požadovat buď zřetele k tomu, zda jim porušením dané povinnosti vznikla škoda. Jakýmkoli ujednáním o smluvní pokutě obsaženým v této Smlouvě není dotčeno právo smluvních stran požadovat plnou náhradu škody, která v důsledku porušení povinnosti, na kterou se smluvní pokuta vztahuje, příslušné smluvní straně vznikne, a to včetně té výše škody, která převyšuje smluvní pokutu.
- 14.3 Pokud je na splnění určité povinnosti stanovené touto Smlouvou vázána povinnost k úhradě více smluvních pokut, vzniká straně, která příslušnou povinnost poruší, povinnost zaplatit všechny v této Smlouvě sjednané smluvní pokuty (výše jednotlivých smluvních pokut se sčítá), a to do souhrnné výše 2 500 000 Kč v průběhu kalendářního roku. Pro případ splnění kratšího než kalendářního roku se maximální výše roční smluvní pokuty v Kč stanoví jako podíl $(2\,500\,000/365) \cdot d$, kde d je počet dní, ve kterých dle této Smlouvy v příslušném kalendářním roce budou poskytovat veřejné služby. Výše uvedená limitace se nevztahuje na smluvní pokutu dle odst. 9.
- 14.4 V případě, že některá smluvní strana poruší jakékoliv smluvní povinnosti, u níž není ve Smlouvě samostatně uvedena smluvní pokuta a její výše, je smluvní strana, která povinnost porušila, povinna zaplatit druhé smluvní straně smluvní pokutu ve výši 1 000 Kč za každé jednotlivé porušení povinnosti.
- 14.5 Nad rámec ostatních ujednání v této Smlouvě se v případě poskytnutí nepravdivých informací či uvedení druhé smluvní strany v omyl, obě Smluvní strany zavazují uhradit takto poškozené smluvní straně smluvní pokutu ve výši 1 000,- Kč za každý zjištěný případ.

- 14.6 V případě, že se smluvní strana povinná zaplatit smluvní pokutu zpozdí s úhradou jakékoli platby vyčíslené na základě této Smlouvy, včetně udělených smluvních pokut, či tyto platby neuhradí v plné výši a bude tak v prodlení delším než 14 dnů, zavazuje se zaplatit druhé smluvní straně smluvní pokutu ve výši 0,05 % z dlužné částky za každý i započatý den prodlení.
- 14.7 Obě Smluvní strany se zavazují, že budou spolupracovat a vytvářet takovou objednávku, která splňuje podmínky poskytnutí dotace. V případě, že Objednatel či Organizátor navrhne takové kroky, které mohou vést ke krácení dotace, je Dopravce povinen na tuto skutečnost prokazatelně a bezodkladně Objednatele a Organizátora upozornit. V případě, že Objednatel i přes toto upozornění vytvoří objednávku, která nesplňuje podmínky poskytnutí dotace na vozidla, zavazuje se Objednatel uhradit Dopravci smluvní pokutu. Výše smluvní pokuty bude rovna rozsahu krácení dotace na vozidla a příslušenství k této částce. Objednatel je v tomto případě oprávněn požadovat odkup nových vozidel a zároveň je oprávněn požadovat započtení krácení přidělené dotace proti navýšené zůstatkové hodnotě vozidel z důvodů krácení dotace. Dopravce je povinen k tomuto odkupu poskytnout součinnost.
- 14.8 Dopravce je oprávněn uložit Objednateli pokutu ve výši 1 000 000 Kč v případě porušení povinnosti stanovené čl. 15 body 15.3 a 15.4 této Smlouvy.

15. Článek

Komunikace Smluvních stran a ochrana informací

- 15.1 Všechna oznámení, výzvy, právní jednání, informace a jiná sdělení učiněná ve věcech této Smlouvy mohou být doručována osobně, nebo prostřednictvím provozovatele poštovních služeb, nebo prostřednictvím datové schránky, nebo elektronickou poštou (e-mailem), a to v souladu se zněním jednotlivých povinností dle této Smlouvy, na následující adresy k rukám následujících osob:

Objednatel:

Plzeňský kraj

Škroupova 18

306 13 Plzeň

Datová schránka: zzjbr3p

kontaktní osoba:

Mgr. Dušan Pakandl, pověřen vedením odboru dopravy a silničního hospodářství

tel.: +

mobil:

fax: +

e-mail:

Organizátor:
POVED s. r. o.
Nerudova 25
301 00 Plzeň

ID datové schránky: 4xwp5cq

kontaktní osoba:
Ing. Zdeňka Kmochová, jednatelka
tel.: + [redacted]
mobil: + [redacted]
e-mail: [redacted]

Dopravce:
České dráhy, a.s.
Nábřeží L.Svobody 1222
110 15 Praha 1

Datová schránka: e52cdsf

kontaktní osoba:
Ing. Vladimír Kostelný, Obchodní ředitel
tel.: + [redacted]
mobil: [redacted]
e-mail: [redacted]

a

Ing. Petr Nádeník, Oborový specialista
tel.: [redacted]
mobil: [redacted]
e-mail: [redacted]

nebo na takovou jinou poštovní a/nebo elektronickou adresu či k rukám jiných osob, než je shora uvedeno, pokud o takové změně učiní příslušná Smlouva strana (adresát) oznámení v souladu s tímto čl. 15.

- 15.2 Veškerá oznámení, informace a jiná sdělení podaná ve věcech této Smlouvy se považují za doručená dnem, kdy je adresát osobně převezme dnem, kdy je adresát převezme na své poštovní adrese, dnem, kdy je daná zpráva doručena adresátovi do datové schránky podle zákona č. 300/2003 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, v platném znění, nebo dnem prokazatelného doručení na elektronickou adresu Smlouva strany (e-mail). Nepotvrdí-li adresát převzetí do 3 pracovních dnů, odesílatel na odeslání upozorní telefonicky. Nepotvrdí-li adresát převzetí ani telefonickým upozorněním, považuje se lhůta doručení 7 pracovních dnů ode dne odeslání zprávy.

- 15.3 Objednatel a Organizátor jsou povinni chránit obchodní tajemství Dopravce a zachovávat mlčenlivost o všech ostatních skutečnostech a informacích, které jsou Dopravcem označeny jako obchodní tajemství. Tyto skutečnosti a informace jsou oprávněni poskytnout třetím osobám jen s předchozím výslovným písemným souhlasem Dopravce. Objednatel a Organizátor jsou povinni zajistit, aby osoby, které jsou pro ně činné, poskytovaly obchodnímu tajemství, skutečnostem a informacím dle této Smlouvy stejnou ochranu jako Objednatel a Organizátor. Objednatel a Organizátor odpovídají Dopravci i za újmu způsobenou porušením povinnosti dle tohoto odstavce osobami pro ně činnými. Ochranou obchodního tajemství se rozumí především zabránění jeho porušení dle § 2985 OZ.
- 15.4 Povinnost mlčenlivosti, ochrany obchodního tajemství dle této Smlouvy a postupu dle odstavců 15.3 a 15.5 váže Smluvní strany i po skončení této Smlouvy.
- 15.5 Dopravce prohlašuje, že obchodním tajemstvím jsou data a informace poskytované podle bodů 5.3, 6.5c) a, f), kde v odst. 6.5 f) se za předmět obchodního tajemství v rámci přílohy č. 7 považuje pouze bod 4 Vyčíslení výnosů, přičemž se ochrana obchodního tajemství nevztahuje na sloupec: Výnosy z uznávání jízdních dokladů IDP, a dále 9.16, 9.19, 9.21 a přílohy č. 12.
- 15.6 Objednatel bere na vědomí, že se na Dopravce nevztahuje zákon č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (dále jen „Zákon o registru smluv“). Objednatel i Dopravce se výslovně dohodli, že tato Smlouva, včetně jejích následných dodatků, nebude uveřejňována dle Zákona o registru smluv. Objednatel bere na vědomí, že porušení tohoto ustanovení bude Dopravce považovat za porušení ochrany svého obchodního tajemství. Povinnosti dle tohoto odstavce zavazují Objednatele i po skončení platnosti této Smlouvy. Tímto ustanovením není dotčeno případné zveřejnění této Smlouvy dle jiných obecně závazných právních předpisů nebo Smlouvy.

16. Článek

Zánik smlouvy

- 16.1 Tato Smlouva zaniká uplynutím doby, na niž byla sjednána (viz odst. 17.4 této Smlouvy).
- 16.2 Tato Smlouva dále zaniká písemnou dohodou Smluvních stran.
- 16.3 V případě, že se Objednatel ocitne v prodlení s placením záloh na kompenzaci či ročního vyúčtování kompenzace, je Dopravce povinen Objednatele na tuto skutečnost upozornit, a to ve lhůtě do 10 dnů od prvního dne prodlení. Dopravce má právo Smlouvu vypovědět, pokud se Objednatel ocitne v prodlení s placením záloh na kompenzaci či ročního vyúčtování

kompenzace přesahujícím 45 kalendářních dní. To však vždy až po poskytnutí náhradní lhůty k plnění, a to v minimální délce 10 kalendářních dnů. P
takový případ platí, že Dopravce je povinen náhradní lhůtu poskytnout
v písemné formě formou doporučeného dopisu.

- 16.4 Objednatel je oprávněn od této Smlouvy odstoupit nebo ji vypovědět, pokud se Dopravce dopustí podstatného porušení svých povinností. Za podstatné porušení povinností Dopravce se rozumí případy výslovně uvedené v této Smlouvě a dále se za podstatné porušení povinností Dopravce považují též případy, pokud:
- a) Dopravce z jakéhokoli důvodu pozbyl podnikatelské oprávnění popsané v odst. 9.9 této Smlouvy, zejm. v případě ztráty oprávnění k provozování veřejné osobní drážní dopravy dle ZoD (například licence nebo osvědčení dopravce),
 - b) Dopravce neoprávněně ve kterémkoliv dni Doby plnění přerušil, omezoval, či ke stanovenému termínu nezačal provoz alespoň 50 % spojů po dobu nejméně 3 dní, které byl podle této Smlouvy povinen provozovat,
 - c) Dopravce neobdrží dotaci na pořízení nových vozidel ve výši 85 %, a to z důvodů výlučně na straně Dopravce,
 - d) se Dopravce dopustil jakéhokoliv jiného porušení této Smlouvy, o kterém lze rozumně předvídat, že v jeho důsledku Objednatel nebude mít zájem na dalším plnění této Smlouvy Dopravcem s přihlédnutím k předmětu účelu této Smlouvy,
 - e) Objednateli oznámí, že nedodrží některou ze svých povinností opravňujících Objednatele k odstoupení od Smlouvy dle předchozího ustanovení tohoto odstavce, nebo jedná takovým způsobem, ze kterého nepochybně vyplývá, že se dopustí kteréhokoliv z porušení dle předchozího ustanovení tohoto odstavce,
 - f) Dopravce nepředloží-li po vyčerpání stávající novou bankovní záruku ve výši 5 000 000 Kč v souladu s odst. 4.1 či nedodrží-li podmínku prodloužení či nahrazení bankovní záruky novou dle odst. 4.2,
 - g) bude proti Dopravci zahájeno insolvenční řízení,
 - h) Objednatel uplatní smluvní pokuty v souhrnné výši 20 % a více z celkové částky CVK_i za poskytování služeb dle této Smlouvy za období platnosti příslušného jízdního řádu,
 - i) byly veřejné služby v přepravě cestujících dle této Smlouvy přerušeny z důvodů na straně Dopravce alespoň po dobu 3 dnů. Tato skutečnost není podstatným porušením Smlouvy ze strany Dopravce v případě, že došlo k podstatnému porušení Smlouvy ze strany Objednatele podle odst. 16.3 této Smlouvy.
- 16.5 Odstoupení nebo vypovězení Smlouvy se nedotýká práva na zaplacení smluvní pokuty nebo úroku z prodlení ani práva na náhradu škody vzniklé z porušení smluvní povinnosti.

- 16.6 Výpověď nebo odstoupení musí mít písemnou formu a musí být doručena druhé smluvní straně. V případě nemožnosti doručení výpovědi druhé smluvní straně na adresu uvedenou v záhlaví této Smlouvy nebo na adresu, kterou si Smluvní strany předem písemně sdělí, se za den doručení považuje desátý (10) kalendářní den ode dne odeslání výpovědi. Výpovědní lhůta činí jeden rok a počíná běžet prvním dnem kalendářního měsíce následujícího po doručení výpovědi druhé smluvní straně, pokud z právních předpisů nebo této Smlouvy nevyplynají jiné lhůty nebo okamžitá neplatnost Smlouvy. Výpovědní lhůta v případě výpovědního důvodu dle odst. 16.4 písm. c) činí jeden měsíc a počíná běžet prvním dnem kalendářního měsíce následujícího po doručení výpovědi druhé smluvní straně.
- 16.7 Dopravce je oprávněn od této Smlouvy odstoupit nebo ji vypovědět v případě, že neobdrží rozhodnutí o přidělení dotace na pořízení nových vozidel nebo bude udělena dotace ve výši nižší než 85 % pořizovací hodnoty vozidel; toto právo Dopravce se neuplatní v případě, že Dopravce neobdrží rozhodnutí o přidělení dotace a nebo bude udělena dotace ve výši nižší než 85 % pořizovací hodnoty vozidel výlučně z důvodu pochybení na straně Dopravce. Výpovědní doba v takovém případě činí jeden měsíc a počíná běžet prvního dne měsíce následujícího po doručení Objednateli.
- 16.8 Za neudělení dotace se považuje, že Dopravce nezíská rozhodnutí o přidělení dotace do 30. 6. 2019. Pokud Dopravce dotaci neobdrží, ač o ni požádal, smluvní pokuty dle této Smlouvy se neuplatní a Objednatel nemá rovněž nárok ani na náhradu újmy, která mu v důsledku nepřidělení dotace Dopravci případně vznikne.; toto se neuplatní v případě, že Dopravce neobdrží rozhodnutí o přidělení dotace výlučně z důvodu pochybení na straně Dopravce.

17. Článek

Závěrečná ustanovení

- 17.1 Dopravce je povinen zachovávat mlčenlivost o veškerých skutečnostech, které se od Objednatele nebo Organizátora dozvěděl nebo v budoucnu dozví v souvislosti s touto Smlouvou, zejména o jakýchkoliv informacích vztahujících se k systému IDP, zejména k systému dělby tržeb. Toto ustanovení neplatí, pokud je Dopravce povinen informace o uvedených skutečnostech sdělit na základě obecně závazných právních předpisů. Dále společně s Objednatелеm a Organizátorem vytváří pozitivní povědomí veřejnosti o veřejné dopravě v Plzeňském kraji, je loajální vůči Objednateli, resp. Organizátorovi.
- 17.2 Pokud se některé ujednání této Smlouvy ukáže být kdykoli v budoucnosti neplatným, neznamená tato skutečnost neplatnost či neúčinnost této Smlouvy.
- 17.3 Pokud se požadavky uvedené v této Smlouvě dostanou do rozporu s podmínkami Programu či dalších dokumentů týkajících se možnosti přidělení

dotace, z důvodu technických či dříve nepředvídatelných záležitostí, Smluvní strany zavazují k uvedení této Smlouvy do souladu s podmínkami Programu či dalších dokumentů týkajících se možnosti přidělení dotací uzavřením dodatku k této Smlouvě.

- 17.4 Tato Smlouva nabývá účinnosti a platnosti podpisem obou Smluvních stran a je uzavírána na dobu určitou, a to do prosince 2023, přičemž poslední den účinnosti této Smlouvy v prosinci 2023 bude Objednatel upřesněn, a nejpozději dne 30. 9. 2023; tím nejsou dotčena práva a povinnosti Smluvních stran, o nichž Smlouva stanoví, že se uplatní i po tomto dni.
- 17.5 Objednatel v zadávacích podmínkách nabídkového řízení, na jehož základě bude vybrán dopravce zajišťující dopravní výkon na výše uvedené trati po zániku této Smlouvy, současně stanoví úspěšnému uchazeči povinnost vozidla pořízená v souladu s touto Smlouvou prostřednictvím dotace od Dopravce odkoupit a užívat je v souladu s podmínkami stanovenými v Programu a dalších souvisejících dokumentech vydaných příslušným úřadem, a to za situace, kdy Objednatel nepřevzme tato vozidla sám.
- 17.6 Jestliže po dobu trvání této Smlouvy dojde v České republice k zavedení měny Euro, budou všechny částky uvedené v této Smlouvě v českých korunách přepočteny na měnu Euro podle přepočítacího koeficientu stanoveného na základě obecně závazného právního předpisu.
- 17.7 S údaji, které Objednatel obdrží od Dopravce v souvislosti s předmětem této Smlouvy, není Objednatel povinen nakládat jako s informacemi důvěrnými či jako s obchodním tajemstvím Dopravce, vyjma dat které Dopravce oznámí jako obchodní tajemství, a zejména za účelem zajištění transparentnosti vynakládání veřejných prostředků je oprávněn je i bez souhlasu Dopravce zveřejnit na svých internetových stránkách, na profilu Objednatel v systému E-ZAK či jiným vhodným způsobem. Stejně podmínky platí také pro tuto Smlouvu včetně všech jejích příloh. Objednatel je oprávněn data předávaná dle této Smlouvy Dopravcem použít v rámci případného budoucího nabídkového řízení nebo přímého zadání týkajícího se smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících na tratích dotčených touto Smlouvou na navazujících tratích v omezeném rozsahu.
- 17.8 Dopravce je seznámen se skutečností, že Plzeňský kraj, jako územní samosprávný celek, je povinen poskytovat informace vztahující se k jeho působnosti dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, v platném znění.
- 17.9 Dopravce bere na vědomí, že poskytování peněžních prostředků dopravci na základě této Smlouvy podléhá finanční kontrole dle zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), v platném znění.

17.10 Smlouva je vyhotovena v 5 vyhotoveních, z nichž 3 vyhotovení obdrží
Objednatel a 2 vyhotovení obdrží Dopravce.

17.11 Uzavření této Smlouvy bylo schváleno usnesením Rady Plzeňského
kraje č. 1914/18 ze dne 23. 4. 2018.

17.12 Veškeré změny a doplňky této Smlouvy lze činit pouze po dohodě
Smluvních stran formou písemných, vzestupně číslovaných dodatků, které se
po podpisu poslední Smluvní stranou stanou nedílnou součástí Smlouvy.

17.13 Nedílnou součástí této Smlouvy jsou tyto přílohy:

Příloha:

č. 1 Požadavky na vozidla

č. 2 Vymezení vlakových spojů – rámcové jízdní řády

č. 3 Vzory výkazů

- a. Objednaný měsíční dopravní výkon a evidované jízdné na IDP
- b. Neuplatnitelný dopravní výkon v měsíci
- c. Dopravní výkon, na který se vztahují okolnosti dle § 2913 odst. 2 OZ (je součástí Objednaného dopravního výkonu)
- d. Hlášení zpoždění osobních vlaků
- e. Plnění jízdního řádu ve vybraných dopravních bodech
- f. Přehled zpoždění jednotlivých vlaků – vliv Dopravce.
- g. Přehled zpoždění jednotlivých vlaků – všechny vlivy
- h. Dopravní průzkumy – vlaky dle tratí
- i. Dopravní průzkumy – nástupy a výstupy v jednotlivých stanicích
- j. Řazení vlaků a oběhy vozidel
- k. Nedodržení plánu řazení
- l. Přehled dodržení přípojových vazeb– vliv Dopravce
- m. Přehled dodržení přípojových vazeb – všechny vlivy
- n. Výkaz prodaných jízdních dokladů dopravce
- o. Výkaz načtených jízdních dokladů IDP
- p. Počet prodaných jízdních dokladů dle stanice výdeje
- q. Přehled neuskutečněných spojů

č. 4 Dokumentace programu „Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel (ev. č. 127 65)“

č. 5 Vzor tabulky pro úpravu výše kompenzace

č. 6 Závazné podmínky provozu v IDP (smlouva IDP, návrh tarifu, metodika dělení tržeb) – příloha nemusí být součástí smlouvy (viz 12.1)

č. 7 Vzor celkového vyúčtování kompenzace a zúčtování zálohových plateb

č. 8 Služby související s provozováním veřejných služeb v přepravě cestujících

č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

č. 10 Zpráva o plnění povinností dopravce

č. 11 Standard požadované kvality služeb

č. 12 Finanční model pro celou Dobu plnění

- a. Finanční model (náklady a výnosy)
- b. Model provozních aktiv
- c. Veřejně přístupné prostory

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na trati
č. 170 Plzeň – Cheb

d. Zůstatková hodnota vozidel

č. 13 Odůvodnění obchodního tajemství Dopravce

č. 14 Kilometráž trati 170 Plzeň – Cheb v územní působnosti Plzeňského kraje

Za Objednatele:

Ing. Pavel Čížek
náměstek hejtmána
pro oblast dopravy

Za Dopravce:

Pavel Krtek, M.Sc.
předseda představenstva
Českých drah, a.s.

V Plzni dne 07-05-2018

V Praze dne

Ing. Ludvík Urban
místopředseda představenstva
Českých drah, a.s.

V Praze dne 24-05-2018



(podpis, razítko)

(podpis, razítko)

 České dráhy

01

Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1
IČ: 70994226, DIČ: CZ 70994226

Příloha 1: Požadavky na vozidla pořízená s pomocí OPD 2 pro společnou linku Plzeňského a Karlovarského kraje

Nová vozidla (vozidla určená k plnění předmětu smlouvy)

Vlaky budou vedeny novými elektrickými jednotkami. V souladu s možností čerpat finanční podporu ze strany EU musí vozidla splnit tyto požadavky:

- schválena pro provoz na železničních tratích v ČR nejpozději k datu žádosti o platbu,
- označena prvky povinné publicity pro příslušné programové období na bočních vnějších stranách vozidla v souladu s pravidly publicity OPD,
- vybavena klimatizací v prostorách pro cestující,
- vybavena prostředky bezdrátové komunikace, které budou umožňovat cestujícím přístup na internet ve formě wi-fi,
- vybavena zásuvkami s napětím 230 V pro napájení drobné elektroniky a přenosných počítačů v počtu nejméně jedné zásuvky na 4 místa k sezení (s výjimkou sklopných sedaček),
- vybavena v interiéru vozidla určeném pro přepravu cestujících elektronickým vizuálním a akustickým informačním systémem pro poskytování informací cestujícím,
- v exteriéru jednotek vybavena na bočních stranách vnějším elektronickým vizuálním informačním systémem,
- alespoň jeden vůz v soupravě vozidel vybaven pro přepravu osob se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s článkem 4.2.2 „Vozidla“ předpisu TSI pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace,
- vybavena jednou toaletou minimálně dle platných norem TSI - přípustné jsou pouze toalety s uzavřeným systémem,
- umožňovat přepravu 12 kol a 2 dětských kočárků dle platných norem TSI (kočárky mohou být umístěny v místě pro kola a kola v místě pro kočárky, kola nebo kočárky nesmí být umístěny v místě stání pro invalidní vozíky),
- vozidla jsou vybavena systémem centrálního zavírání a blokování dveří,
- v případě hnacích vozidel a řídících vozů, pořízených v rámci OPD2 vybavena příslušným technickým mobilním zařízením, potřebným pro činnost systémů GSM-R a ETCS

Dále budou splněny následující požadavky:

- každá elektrická jednotka s počtem míst k sezení alespoň 140,
- max. délka jednotky 65 m,
- na celý projekt budou k dispozici 4 elektrické jednotky
- jednotka bude schopna napájení elektrické trakce 3kV DC a 25 kV, 50 Hz AC s otočnými dvounápravovými podvozky,
- jednotky umožní garanci nízkopodlažnosti – budou obsahovat alespoň 50 % nízkopodlažní plochy,

- jednotky umožní využití rychlostního profilu V_{130} ,
- maximální rychlost jednotky minimálně 120 km/h,
- vybavena prostředky bezdrátové komunikace, které budou umožňovat cestujícím přístup na internet ve formě wi-fi,
- souprava bude vybavena zásuvkami s napětím 230 V pro napájení drobné elektroniky a přenosných počítačů v počtu nejméně jedné zásuvky na 8 míst sezení (s výjimkou sklopných sedaček),
- maximální technologická doba při změně směru jízdy soupravy (a to i v případě, že dochází ke změně čísla vlaku) bude 5 minut,
- maximální čas do plné funkčnosti jednotky/jednotek při jejich spojení/rozpojení je 5 minut,
- jednotka částečně nízkopodlažní (alespoň 40 %) s bezbariérovým přístupem
- výška vstupu do jednotek je úroňová z nástupiště výšky 550 mm nad TK,
- jednotka bude vybavena alespoň jednou toaletou s uzavřeným vakuovým systémem,
- jednotka musí disponovat uspořádáním sedadel alespoň částečně proti sobě
- v jednotce může být maximálně 25 sklopných sedadel,
- nad místy k sezení (s výjimkou sklopných sedadel) musí být umístěn odkládací prostor (police) na zavazadla,
- sedadla musejí být polstrovaná s opěrkou hlavy a rukou, stolky u sedadel,
- vozidlo musí být vybaveno kotoučovou brzdou a centrálním ovládáním dveří to buď strojvedoucím, nebo vlakvedoucím. Během jízdy budou dveře blokovány,
- ve vlaku musí být umožněna přeprava dětských kočárků, jízdních kol (5 ks) a invalidních vozíků (min. 2 ks),
- vozidlo musí být vybaveno jak vnějším a vnitřním vizuálním informačním systémem, tak akustickým informačním systémem pro poskytování informací cestujícím,
- vnitřní i vnější informační systém bude určen především pro zobrazení aktuálního času, zóny, čísla linky, směru jízdy, následující zastávky, případně dalších dopravních informací včetně zobrazení informací z dispečingové Dopravce, příp. Objednatele,
- klimatizace v prostoru pro cestující,
- jednotky musí být vybaveny systémem umožňujícím on-line sledování polohy vozidla,
- jednotky jsou vybaveny dostatečným počtem tlačítek pro zastavení/známení,
- každé vozidlo bude vybaveno schránkou na informační materiály,
- vozidlo musí být schopné projet směrový oblouk o minimálním poloměru 150 m,
- prostor pro cestující je výhradně nekuřácký.
- z hlediska trakčních vlastností bude jednotka vyžadovat vlastnosti srovnatelné nebo lepší než jednotka řady 844 ČD.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na trati č. 170 Písek - Chod

Příloha č. 2 Vymezení vlakových spojů – rámcové jízdní řády

Ex. křídlová Chodská Písek (SQ)

Vlak	Sp 7331	Sp 1551	Sp 27047	Sp 1953	Sp 27050	Sp 27049	Sp 1985	Sp 1587	Sp 1989	Sp 1991	Sp 27055	Sp 27040	Sp 1993	Sp 1995
Karlovy Vary-Dvory		x 4:29	x 5:29	x 6:29	x 7:30		x 10:29	x 12:29	x 14:29	x 16:29	x 18:29	x 19:32		
Chodov 144		4:34	5:34	6:34	7:44		10:34	12:34	14:34	16:34	18:34	19:37		
Nové Sedlo u Lokte 144		4:40	5:40	6:40	7:50		10:40	12:40	14:40	16:40	18:40	19:43		
Sokolov 145	o	4:49	5:49	6:49	7:59		10:49	12:49	14:49	16:49	18:49	19:52		
Cisice		4:53	5:53	6:53	8:03		10:53	12:53	14:53	16:53	18:53	19:56		
Sabina														
Kynšperk nad Ohří		5:08	6:08	7:08	8:16		11:06	13:06	15:06	17:06	19:06	20:09		
Trdnice		5:15	6:15	7:15	8:25		11:15	13:15	15:15	17:15	19:15	20:18		
Chod 146, 147, 148, 179		5:22		7:22		x 9:56	11:22	13:22	15:22	17:22		20:24		
Stebnice						x 10:03								
Satejka						x 10:10								
Lázně Kynžvart		5:39		7:39		10:20	11:39	13:39	15:39	17:39		20:41		
Mariánské Lázně 149	o	5:44		7:44		x 10:27	11:44	13:44	15:44	17:44		20:46		
Chodovská Písek		5:50		7:50			11:50	13:50	15:50	17:50		20:51		
Písek u Mar. Lázní 154		5:55		7:55			11:55	13:55	15:55	17:55				
Pavlovice		x 6:04	x 6:04				x 12:04	x 14:04	x 16:04	x 18:04				
Švojsín 176	o	6:14		8:14			12:14	14:14	16:14	18:14				
Milkov	4:18													
Vranov u Šatby	4:27	x 6:28	x 6:28				x 12:28	x 14:28	x 16:28	x 18:28				
122 Pšovany 177	o	4:33												
122 Pšovany zastávka	4:37	x 6:35	x 6:35				x 12:35	x 14:35	x 16:35	x 18:35				
121 Kozolupy	4:45													
121/001 Písek-Křimice	4:51													
001 Písek-Jižní předněstí	o	4:57	6:46	8:46			12:46	14:46	16:46	18:46				

o zastavuje v X
 o zastavuje v @ a †
 26 jede v @ a †
 27 jede zpravidla v X a @

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na trati č. 170 Plzeň – Cheb

		Sp 27051	Sp 27061	Sp 27063	Sp 1982	Sp 27055	Sp 1984	Sp 1986	Sp 1988	Sp 1990	Sp 27057	Sp 1998	Sp 7332
001	Píseň-Jihní předměstí				8:12		11:12	13:12	15:12	17:12	19:12	22:58	
001/121	Píseň-Křimice											23:05	
121	Kozolupy											23:10	
122	Převrasy zastávka				x 8:24	x 11:24	x 13:24	x 15:24	x 17:24	x 19:24	x 23:19		
122	Převrasy 177											23:22	
	Vranov u Světlavy				x 8:33	x 11:33	x 13:33	x 15:33	x 17:33	x 19:33	x 23:28		
	Milíkov											x 23:37	
	Svojetín 178				8:44		11:44	13:44	15:44	17:44	19:44		
	Pavlovice				x 8:54	x 11:54	x 13:54	x 15:54	x 17:54	x 19:54			
	Planá u Mlýn, Lázně 154	o			10:03	12:03	14:03	16:03	18:03	20:03			
	Chodová Planá		6:02		10:06	12:06	14:06	16:06	18:06	20:06			
	Mariánské Lázně 149		6:08		10:14	x 10:40	12:14	14:14	16:14	18:14	20:14		
	Lázně Kyřov		6:14		10:20	10:49	12:20	14:20	16:20	18:20	20:20		
	Sarajna					x 10:57							
	Šlebrice					x 11:03							
	Chab 145, 147, 148, 179	o	6:30		10:34	11:10	12:38	14:38	16:38	18:38	20:38		
	Trávnice	4:30	6:37		10:43	11:25	12:43	14:43	16:43	18:43	20:43		
	Kysperk nad Ohří	4:38	6:45		10:52	11:34	12:52	14:52	16:52	18:52	20:52		
	Šabina												
	Čitice	4:51	6:58		11:04	11:46	13:04	15:04	17:04	19:04	21:04		
	Sokolov 145	4:56	7:03		11:09	11:51	13:09	15:09	17:09	19:09	21:09		
	Nové Sedlo u Lokte 144	o	5:05	7:12	11:16	12:00	13:18	15:18	17:18	19:18	21:18		
	Chodov 144	o	5:10	7:17	11:23	12:06	13:23	15:23	17:23	19:23	21:23		
	Karlovy Vary-Dvory	x 5:15	x 7:22		11:30	x 12:10	x 13:28	x 15:28	x 17:28	x 19:28	x 21:28		

④ zastavljuje v X
 ④ zastavljuje v ⑤ s ↑

12	jede v 10 a 1
27	jede zpravidla v 10 a 1
28	jede zpravidla v 10 a 1

Příloha č. 3 Vzory výkazů

- a. Objednaný měsíční dopravní výkon a evidované jízdné na IDP
- b. Neuplatnitelný dopravní výkon v měsíci
- c. Dopravní výkon, na který se vztahují okolnosti dle § 2913 odst. 2 OZ (je součástí Objednaného dopravního výkonu)
- d. Hlášení zpoždění osobních vlaků
- e. Plnění jízdního řádu ve vybraných dopravních bodech
- f. Přehled zpoždění jednotlivých vlaků – vliv Dopravce
- g. Přehled zpoždění jednotlivých vlaků – všechny vlivy
- h. Dopravní průzkumy – vlaky dle tratí
- i. Dopravní průzkumy – nástupy a výstupy v jednotlivých stanicích
- j. Řazení vlaků a oběhy vozidel
- k. Nedodržení plánu řazení
- l. Přehled dodržení přípojových vazeb – vliv Dopravce
- m. Přehled dodržení přípojových vazeb – všechny vlivy
- n. Výkaz prodaných jízdních dokladů Dopravce
- o. Výkaz načtených jízdních dokladů IDP
- p. Počet prodaných jízdních dokladů dle stanice výdeje
- q. Přehled neuskutečněných spojů

20XX

[illegible]

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na trati č. 170 Plzeň – Cheb

3b: Neuplatnitelný dopravní výkon v měsíci

Neuplatnitelným dopravním výkonem se rozumí takový dopravní výkon, který Dopravce provedl v rozporu s jízdním řádem či neprovedl v důsledku porušení svých povinností dle této Smlouvy, jde zejm. o případy odřeknutí vlaku a zpoždění vlaku ve výši 80 minut a vyšším. Podrobná definice pojmu Neuplatnitelný dopravní výkon je uvedena v odst. 6.5 Smlouvy.					
		201X		XXX	

[illegible]

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na trati č. 170 Plzeň – Cheb

3d: Hlášení zpoždění osobních vlaků

						201X		XXX
Datum	Vlek	Trasa	Pláňová hodnota	Skutečná hodnota	Průběh zpoždění v minutách, sekundách	Stav	Průběh zpoždění	Vina
01.01.18	19XX	Plzeň - Cheb	22	16		V4	NAD	ANO-O12
01.01.18	19XX	Plzeň - Karlovy Vary	10	13	Přovany 16'	V4		ANO-O12
								NE

Dopravce zároveň vyfiltruje tabulku pouze s případy "Vina dopravce". Zároveň dodá tabulku s vysvětlením kódů pro jednotlivé důvody.

1994

Plnění JŘ bude uváděno u všech spojů v bodech uvedených v tomto vzoru. (Pouze pokud spoj není skrz bod trasován, není v něm výchozí nebo ukončen, může být bod vynechán)

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na trati č. 170 Plzeň – Cheb

3f: Přehled o zpoždění jednotlivých vlaků

201X XXX

Vliv dopravce

Nastavené tolerované zpoždění je 5 minut

ID vlaku	Průměrné zpoždění přeshrubně (%)	Zpoždění v minutách přeshrubně (%)	Zpoždění v minutách přeshrubně (%)
P1(B)	31,3	31,3	31,3

Vlak	Průměrné zpoždění přeshrubně (%)	Zpoždění v minutách přeshrubně (%)	Zpoždění v minutách přeshrubně (%)
19XX	31,3	31	31
19XX	31,3	31	31
19XX	31,3	31	31
19XX	31,3	31	25
19XX	31,3	31	31
19XX	31,3	24	24
19XX	31,3	25	23
19XX	31,3	31	31
19XX	31,3	31	30

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na trati č. 170 Plzeň – Cheb

3g: Přehled o zpoždění jednotlivých vlaků

1.1.2019 - 31.12.2019

201X

1.1.2019 - 31.12.2019

XXX

Všechny vlivy

Nastavené tolerované zpoždění je 5 minut

Úsek	Procento vlaků přesahujících [%]	Průměrná hodnota zpoždění v minutách	Průměrná hodnota zpoždění v minutách
P1(B)	95,6	24,6	25,7

Vlak	Procento vlaků přesahujících [%]	Průměrná hodnota zpoždění v minutách	Průměrná hodnota zpoždění v minutách
19XX	100,0	31	31
19XX	100,0	31	31
19XX	100,0	31	31
19XX	90,9	31	25
19XX	100,0	31	31
19XX	100,0	24	24
19XX	90,9	25	23
19XX	100,0	31	31
19XX	90,9	31	30

3h: Dopravní průzkumy - vlaky dle tratí

B0001		B0002		B0003		B0004		B0005		B0006		B0007		B0008		B0009		B0010		B0011		B0012		B0013		B0014		B0015		B0016		B0017		B0018		B0019		B0020		B0021		B0022		B0023		B0024		B0025		B0026		B0027		B0028		B0029		B0030		B0031		B0032		B0033		B0034		B0035		B0036		B0037		B0038		B0039		B0040		B0041		B0042		B0043		B0044		B0045		B0046		B0047		B0048		B0049		B0050		B0051		B0052		B0053		B0054		B0055		B0056		B0057		B0058		B0059		B0060		B0061		B0062		B0063		B0064		B0065		B0066		B0067		B0068		B0069		B0070		B0071		B0072		B0073		B0074		B0075		B0076		B0077		B0078		B0079		B0080		B0081		B0082		B0083		B0084		B0085		B0086		B0087		B0088		B0089		B0090		B0091		B0092		B0093		B0094		B0095		B0096		B0097		B0098		B0099		B0100		B0101		B0102		B0103		B0104		B0105		B0106		B0107		B0108		B0109		B0110		B0111		B0112		B0113		B0114		B0115		B0116		B0117		B0118		B0119		B0120		B0121		B0122		B0123		B0124		B0125		B0126		B0127		B0128		B0129		B0130		B0131		B0132		B0133		B0134		B0135		B0136		B0137		B0138		B0139		B0140		B0141		B0142		B0143		B0144		B0145		B0146		B0147		B0148		B0149		B0150		B0151		B0152		B0153		B0154		B0155		B0156		B0157		B0158		B0159		B0160		B0161		B0162		B0163		B0164		B0165		B0166		B0167		B0168		B0169		B0170		B0171		B0172		B0173		B0174		B0175		B0176		B0177		B0178		B0179		B0180		B0181		B0182		B0183		B0184		B0185		B0186		B0187		B0188		B0189		B0190		B0191		B0192		B0193		B0194		B0195		B0196		B0197		B0198		B0199		B0200		B0201		B0202		B0203		B0204		B0205		B0206		B0207		B0208		B0209		B0210		B0211		B0212		B0213		B0214		B0215		B0216		B0217		B0218		B0219		B0220		B0221		B0222		B0223		B0224		B0225		B0226		B0227		B0228		B0229		B0230		B0231		B0232		B0233		B0234		B0235		B0236		B0237		B0238		B0239		B0240		B0241		B0242		B0243		B0244		B0245		B0246		B0247		B0248		B0249		B0250		B0251		B0252		B0253		B0254		B0255		B0256		B0257		B0258		B0259		B0260		B0261		B0262		B0263		B0264		B0265		B0266		B0267		B0268		B0269		B0270		B0271		B0272		B0273		B0274		B0275		B0276		B0277		B0278		B0279		B0280		B0281		B0282		B0283		B0284		B0285		B0286		B0287		B0288		B0289		B0290		B0291		B0292		B0293		B0294		B0295		B0296		B0297		B0298		B0299		B0300		B0301		B0302		B0303		B0304		B0305		B0306		B0307		B0308		B0309		B0310		B0311		B0312		B0313		B0314		B0315		B0316		B0317		B0318		B0319		B0320		B0321		B0322		B0323		B0324		B0325		B0326		B0327		B0328		B0329		B0330		B0331		B0332		B0333		B0334		B0335		B0336		B0337		B0338		B0339		B0340		B0341		B0342		B0343		B0344		B0345		B0346		B0347		B0348		B0349		B0350		B0351		B0352		B0353		B0354		B0355		B0356		B0357		B0358		B0359		B0360		B0361		B0362		B0363		B0364		B0365		B0366		B0367		B0368		B0369		B0370		B0371		B0372		B0373		B0374		B0375		B0376		B0377		B0378		B0379		B0380		B0381		B0382		B0383		B0384		B0385		B0386		B0387		B0388		B0389		B0390		B0391		B0392		B0393		B0394		B0395		B0396		B0397		B0398		B0399		B0400		B0401		B0402		B0403		B0404		B0405		B0406		B0407		B0408		B0409		B0410		B0411		B0412		B0413		B0414		B0415		B0416		B0417		B0418		B0419		B0420		B0421		B0422		B0423		B0424		B0425		B0426		B0427		B0428		B0429		B0430		B0431		B0432		B0433		B0434		B0435		B0436		B0437		B0438		B0439		B0440		B0441		B0442		B0443		B0444		B0445		B0446		B0447		B0448		B0449		B0450		B0451		B0452		B0453		B0454		B0455		B0456		B0457		B0458		B0459		B0460		B0461		B0462		B0463		B0464		B0465		B0466		B0467		B0468		B0469		B0470		B0471		B0472		B0473		B0474		B0475		B0476		B0477		B0478		B0479		B0480		B0481		B0482		B0483		B0484		B0485		B0486		B0487		B0488		B0489		B0490		B0491		B0492		B0493		B0494		B0495		B0496		B0497		B0498		B0499		B0500		B0501		B0502		B0503		B0504		B0505		B0506		B0507		B0508		B0509		B0510		B0511		B0512		B0513		B0514		B0515		B0516		B0517		B0518		B0519		B0520		B0521		B0522		B0523		B0524		B0525		B0526		B0527		B0528		B0529		B0530		B0531		B0532		B0533		B0534		B0535		B0536		B0537		B0538		B0539		B0540		B0541		B0542		B0543		B0544		B0545		B0546		B0547		B0548		B0549		B0550		B0551		B0552		B0553		B0554		B0555		B0556		B0557		B0558		B0559		B0560		B0561		B0562		B0563		B0564		B0565		B0566		B0567		B0568		B0569		B0570		B0571		B0572		B0573		B0574		B0575		B0576		B0577		B0578		B0579		B0580		B0581		B0582		B0583		B0584		B0585		B0586		B0587		B0588		B0589		B0590		B0591		B0592		B0593		B0594		B0595		B0596		B0597		B0598		B0599		B0600		B0601		B0602		B0603		B0604		B0605		B0606		B0607		B0608		B0609		B0610		B0611		B0612		B0613		B0614		B0615		B0616		B0617		B0618		B0619		B0620		B0621		B0622		B0623		B0624		B0625		B0626		B0627		B0628		B0629		B0630		B0631		B0632		B0633		B0634		B0635		B0636		B0637		B0638		B0639		B0640		B0641		B0642		B0643		B0644		B0645		B0646		B0647		B0648		B0649		B0650		B0651		B0652		B0653		B0654		B0655		B0656		B0657		B0658		B0659		B0660		B0661		B0662		B0663		B0664		B0665		B0666		B0667		B0668		B0669		B0670		B0671		B0672		B0673		B0674		B0675		B0676		B0677		B0678		B0679		B0680		B0681		B0682		B0683		B0684		B0685		B0686		B0687		B0688		B0689		B0690		B0691		B0692		B0693		B0694		B0695		B0696		B0697		B0698		B0699		B0700		B0701		B0702		B0703		B0704		B0705		B0706		B0707		B0708		B0709		B0710		B0711		B0712		B0713		B0714		B0715		B0716		B0717		B0718		B0719		B0720		B0721		B0722		B0723		B0724		B0725		B0726		B0727		B0728		B0729		B0730		B0731		B0732		B0733		B0734		B0735		B0736		B0737		B0738		B0739		B0740		B0741		B0742		B0743		B0744		B0745		B0746		B0747		B0748		B0749		B0750		B0751		B0752		B0753		B0754		B0755		B0756		B0757		B0758		B0759		B0760		B0761		B0762		B0763		B0764		B0765		B0766		B0767		B0768		B0769		B0770		B0771		B0772		B0773		B0774		B0775		B0776		B0777		B0778		B0779		B0780		B0781		B0782		B0783		B0784		B0785		B0786		B0787		B0788		B0789		B0790		B0791		B0792		B0793		B0794		B0795		B0796		B0797		B0798		B0799		B0800		B0801		B0802		B0803		B0804		B0805		B0806		B0807		B0808		B0809		B0810		B0811		B0812		B0813		B0814		B0815		B0816		B0817		B0818		B0819		B0820		B0821		B0822		B0823		B0824		B0825		B0826		B0827		B0828		B0829		B0830		B0831		B0832		B0833		B0834		B0835		B0836		B0837		B0838		B0839		B0840		B0841		B0842		B0843		B0844		B0845		B0846		B0847		B0848		B0849		B0850		B0851		B0852		B0853		B0854		B0855		B0856		B0857		B0858		B0859		B0860		B0861		B0862		B0863		B0864		B0865		B0866		B0867		B0868		B0869		B0870		B0871		B0872		B0873		B0874		B0875		B0876		B0877		B0878		B0879		B0880		B0881		B0882		B0883		B0884		B0885		B0886		B0887		B0888		B0889		B0890		B0891		B0892		B0893		B0894		B0895		B0896		B0897		B0898		B0899		B0900		B0901		B0902		B0903		B0904		B0905		B0906		B0907		B0908		B0909		B0910		B0911		B0912		B0913		B0914		B0915		B0916		B0917		B0918		B0919		B0920		B0921		B0922		B0923		B0924		B0925		B0926		B0927		B0928		B0929		B0930		B0931		B0932		B0933		B0934		B0935		B0936		B0937		B0938		B0939		B0940		B0941		B0942		B0943		B0944		B0945		B0946		B0947		B0948		B0949		B0950		B0951		B0952	
-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--

3i: Dopravní průzkumy - nástupy a výstupy v jednotlivých stanicích

Provádění období	XXX
Bod 1	
Bod 2	
Bod 3	
Bod 4	
Bod 5	
Bod 6	
Bod 7	
Bod 8	
Bod 9	
Bod 10	
Bod 11	
Bod 12	
Bod 13	
Bod 14	
Bod 15	
Bod 16	
Bod 17	
Bod 18	
Celkem	

3j: Řazení vlaků a oběhy vozidel

Dopravce dodá řazení vlaků a oběhy všech vozidel dle čl. 9.12.

3k: Nedodržení plánu řazení

Abstract

1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 26

[illegible]

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

Tabulka bude obsahovat nejen přípoje mezi vlaky podléhající Smlouvě navzájem, ale též i další vlaky, které jsou vůči vlakům podléhající Smlouvě přípojně, vč. vlaků provozovaných jinými dopravci.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na trati č. 170 Plzeň – Cheb

3m: Přehled dodržení přípojových vazeb

Všechny vlivy

Tabulka bude obsahovat nejen přípoje mezi vlaky podléhající Smlouvě navzájem, ale též i další vlaky, které jsou vůči vlakům podléhající Smlouvě přípojně, vč. vlaků provozovaných jinými dopravci.

Středisko	201X		Příměstské vlaky	202X	
	19XX	XXX		19XX	XXX
Plzeň hl. n.	19XX	XXXX	10	10	9
Plzeň hl.n.	19XX	78XX	10	10	9
Pňovany zastávka	19XX	27XXX	5	5	3
Svojšín			3	3	1
...			2	2	1
...			5	5	1
...			6	6	1
...			7	7	1

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na trati č. 170 Plzeň –
Cheb

3p: Počet prodaných jízdních dokladů dle stanice výdeje

 201X
XXX

Zastavení stanice	Počet prodaných jízdních dokladů
Planá u Mar. Lázní	
Stříbro	
Plzeň-Jižní Předměstí	
Plzeň hl.n.	
...	
...	
...	

3q: Přehled neuskutečněných spojů

201X

XXX

[illegible]

3n1 - Výkaz relačních jízd - nástupy a výstupy v úseku Pňovany - Horažďovice předm.

Stanice nástupní	Stanice cílová	Den nástupu	Den v týdnu	Druh	Druh	Druh	Počet osob
Plzeň-Koterov	Starý Plzenec	2016-01-01	pátek	IN 50 - zpáteční	x	x	1
Plzeň hlavní nádraží	Blovice	2016-01-01	pátek	IN 50 - zpáteční	x	x	1
Plzeň-Koterov	Blovice	2016-01-01	pátek	IN 25 - zpáteční	x	x	1
Plzeň-Křimice	Plešnice	2016-01-01	pátek	IN 25 - zpáteční	x	x	1
Plzeň hlavní nádraží	Pačejov	2016-01-01	pátek	IN 25 - jednosměrná	Žákovské jízdné (15-26 let)	x	2
Plzeň hlavní nádraží	Horažďovice předměstí	2016-01-01	pátek	IN 25 - jednosměrná	Žákovské jízdné (15-26 let)	x	1
Nezvěstice	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	IN 25 - jednosměrná	Žákovské jízdné (15-26 let)	x	2
Nezvěstice	Starý Plzenec	2016-01-01	pátek	Zpáteční sleva	Sleva pro důchodce	x	3
Nezvěstice	Plzeň-Koterov	2016-01-01	pátek	Zpáteční sleva	Sleva pro důchodce	x	2
Plešnice	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Zpáteční sleva	Zdarma (100% / Dítě (- 6 let))	x	1
Nepomuk	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Sleva pro skupiny	x	x	10
Starý Plzenec	Plzeň-Koterov	2016-01-01	pátek	Sleva pro skupiny	x	x	4
Plzeň-Koterov	Starý Plzenec	2016-01-01	pátek	IN 25 - jednosměrná	x	x	1
Blovice	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	IN 25 - jednosměrná	x	x	4
Nekvasovy	Nezvěstice	2016-01-01	pátek	IN 25 - jednosměrná	x	x	2
Plzeň hlavní nádraží	Plešnice	2016-01-01	pátek	IN 25 - jednosměrná	x	x	1
Nepomuk	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-04	pondělí	Traťová - IN 50	x	3 měsíční	2

3n2a - Výkaz relačních jízd - nástupy v úseku Pňovany - Horažďovice předm. (výstup v ČR)

Stanice nástupní	Stanice cílová	Den nástupu	Den v týdnu	Druh	Druh	Druh	Počet osob
Blovice	Plzeňský kraj	2016-01-07	čtvrtek	Zpáteční sleva	Sleva pro důchodce	x	19
Blovice	Plzeňský kraj	2016-01-11	pondělí	Tražová	Žakovské jízdné (-15 let)	1 měsíční	23
Blovice	Plzeňský kraj	2016-02-03	středa	Tražová	Žakovské jízdné (-15 let)	1 měsíční	24
Blovice	Plzeňský kraj	2016-01-09	sobota	Tražová - IN 25	x	1 měsíční	27
Blovice	Plzeňský kraj	2016-01-12	úterý	Tražová - IN 25	x	1 měsíční	41
Blovice	Plzeňský kraj	2016-01-16	sobota	Tražová - IN 25	x	1 měsíční	27
Blovice	Plzeňský kraj	2016-01-30	sobota	Tražová - IN 25	x	1 měsíční	35
Blovice	Středočeský kraj	2016-01-02	sobota	Zpáteční sleva	ZTP+ZTP/P	x	1
Blovice	Plzeňský kraj	2016-01-14	čtvrtek	Tražová - IN 50	x	1 měsíční	2
Blovice	Plzeňský kraj	2016-01-04	pondělí	Tražová - IN 25	x	3 měsíční	10
Blovice	Plzeňský kraj	2016-01-10	neděle	Tražová - IN 25	x	3 měsíční	7
Blovice	Plzeňský kraj	2016-01-14	čtvrtek	Tražová - IN 25	x	3 měsíční	12
Blovice	Jihočeský kraj	2016-01-27	středa	Tražová - IN 25	x	3 měsíční	13
Blovice	Plzeňský kraj	2016-03-10	čtvrtek	Tražová - IN 25	x	3 měsíční	16
Blovice	Plzeňský kraj	2016-03-23	středa	Tražová - IN 25	x	3 měsíční	16
Blovice	Plzeňský kraj	2016-03-25	pátek	Tražová - IN 25	x	3 měsíční	16
Blovice	Plzeňský kraj	2016-03-28	pondělí	Tražová - IN 25	x	3 měsíční	16
Blovice	Plzeňský kraj	2016-01-08	pátek	Tražová - IN 25	x	7 denní	22

3n2b - Výkaz relačních jízd - nástupy v úseku Pňovany - Horažďovice předm. (výstup v PK)

Stanice nástupní	Stanice cílová	Den nástupu	Den v týdnu	Název	Počet osob
Nepomuk	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Zpáteční sleva s In kartou	1
Plzeň hlavní nádraží	Stříbro	2016-01-01	pátek	Zpáteční sleva s In kartou	2
Plzeň hlavní nádraží	Ejpovice	2016-01-01	pátek	Zpáteční sleva s In kartou	1
Plzeň hlavní nádraží	Domažlice	2016-01-01	pátek	Zákaznické jízdné s In kartou	5
Plzeň hlavní nádraží	Rokycany	2016-01-01	pátek	Zákaznické jízdné s In kartou	11
Plzeň hlavní nádraží	Dobřany	2016-01-01	pátek	Zákaznické jízdné s In kartou	3
Plzeň hlavní nádraží	Konstantinovy Lázně	2016-01-01	pátek	Zákaznické jízdné s In kartou	2
Plzeň hlavní nádraží	Nýřany	2016-01-01	pátek	Zákaznické jízdné s In kartou	2
Pačejov	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Zpáteční sleva s In kartou	1
Plzeň hlavní nádraží	Planá u Mariánských Lázní	2016-01-01	pátek	Žákovské 15+	2
Plzeň hlavní nádraží	Nýřany	2016-01-01	pátek	Žákovské 15+	3
Plzeň-Křimice	Bezdrůžice	2016-01-01	pátek	Žákovské 15+	1
Plzeň-Jižní Předměstí	Zbůch	2016-01-01	pátek	Zvláštní jízdné	4
Plzeň hlavní nádraží	Staňkov	2016-01-01	pátek	Sleva pro skupiny	4
Štáhlavy	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Sleva pro skupiny	2
Plzeň hlavní nádraží	Všenice	2016-01-01	pátek	Sleva pro skupiny	2

3n3a - Výkaz relačních jízd - výstupy v úseku Pňovany - Horažďovice předm. (nástup ČR)

Stanice nástupní	Stanice cílová	Den nástupu	Den v týdnu	Druh	Druh	Druh	Počet osob
Plzeňský kraj	Blovice	2016-01-07	čtvrtek	Zpáteční sleva	Sleva pro důchodce	x	19
Plzeňský kraj	Blovice	2016-01-11	pondělí	Tražťová	Žákovské jízdné	1 měsíční	23
Plzeňský kraj	Blovice	2016-02-03	středa	Tražťová	Žákovské jízdné	1 měsíční	24
Plzeňský kraj	Blovice	2016-01-09	sobota	Tražťová - IN 25	x	1 měsíční	27
Středočeský kraj	Blovice	2016-01-12	úterý	Tražťová - IN 25	x	1 měsíční	41
Plzeňský kraj	Blovice	2016-01-16	sobota	Tražťová - IN 25	x	1 měsíční	27
Plzeňský kraj	Blovice	2016-01-30	sobota	Tražťová - IN 25	x	1 měsíční	35
Plzeňský kraj	Blovice	2016-01-02	sobota	Zpáteční sleva	ZTP+ZTP/P	x	1
Plzeňský kraj	Blovice	2016-01-14	čtvrtek	Tražťová - IN 50	x	1 měsíční	2
Plzeňský kraj	Blovice	2016-01-04	pondělí	Tražťová - IN 25	x	3 měsíční	10
Plzeňský kraj	Blovice	2016-01-10	neděle	Tražťová - IN 25	x	3 měsíční	7
Plzeňský kraj	Blovice	2016-01-14	čtvrtek	Tražťová - IN 25	x	3 měsíční	12
Plzeňský kraj	Blovice	2016-01-27	středa	Tražťová - IN 25	x	3 měsíční	13
Plzeňský kraj	Blovice	2016-03-10	čtvrtek	Tražťová - IN 25	x	3 měsíční	16
Plzeňský kraj	Blovice	2016-03-23	středa	Tražťová - IN 25	x	3 měsíční	16
Plzeňský kraj	Blovice	2016-03-25	pátek	Tražťová - IN 25	x	3 měsíční	16
Plzeňský kraj	Blovice	2016-03-28	pondělí	Tražťová - IN 25	x	3 měsíční	16
Plzeňský kraj	Blovice	2016-01-30	sobota	Tražťová - IN 25	x	3 měsíční	5
Jihočeský kraj	Blovice	2016-02-27	sobota	Tražťová - IN 25	x	3 měsíční	7

3n3b - Výkaz relačních jízd - výstupy v úseku Pňovany - Horažďovice předm. (nástup v PK)

Stanice nástupní	Stanice cílová	Den nástupu	Den v týdnu	Název	Počet osob
Chrást u Plzně	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Sleva pro skupiny	9
Holoubkov	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Sleva pro skupiny	7
Špičák	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Sleva pro skupiny	10
Nýrsko	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Sleva pro skupiny	4
Kaznějov	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Obyčejné	7
Holýšov	Plzeň-Jižní Předměstí	2016-01-01	pátek	Obyčejné	1
Chotěšov u Stoda	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Obyčejné	1
Borovy	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Obyčejné	2
Stupno	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Obyčejné	1
Klatovy	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Obyčejné	21
Sušice	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Obyčejné	7
Zelená Lhota	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Obyčejné	2
Plasy	Pačejov	2016-01-01	pátek	Zvláštní jízdné	1
Horní Bříza zastávka	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Zvláštní jízdné	1
Mokrosuky	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Zvláštní jízdné	2
Stupno	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Zvláštní jízdné	2
Horní Bříza	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Zpáteční sleva	3
Stupno	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Žákovské 15+	2
Konstantinovy Lázně	Plzeň-Zadní Skvrňany	2016-01-01	pátek	Žákovské 15+	1

3n4 - Výkaz relačních jízd - Nástupy Plzeň hl.n., Plzeň Jižní předm., výstup mimo PK

Stanice nástupní	Země cílová	Den nástupu	Den v týdnu	Název	Počet osob
Plzeň-Jižní Předměstí	Česká republika	2016-01-01	pátek	Obchodní nabídky	1
Plzeň hlavní nádraží	Česká republika	2016-01-02	sobota	Obyčejné	415
Plzeň hlavní nádraží	Česká republika	2016-01-02	sobota	Obchodní nabídky	593
Plzeň-Jižní Předměstí	Česká republika	2016-01-02	sobota	Zpáteční sleva	14
Plzeň-Jižní Předměstí	Česká republika	2016-01-02	sobota	Žákovské 15+	8
Plzeň hlavní nádraží	Česká republika	2016-01-03	neděle	Sleva pro skupiny	245
Plzeň-Jižní Předměstí	Česká republika	2016-01-03	neděle	Obyčejné	30
Plzeň-Jižní Předměstí	Česká republika	2016-01-03	neděle	Žákovské 15+	5
Plzeň hlavní nádraží	Česká republika	2016-01-04	pondělí	Žákovské 15+	680
Plzeň hlavní nádraží	Česká republika	2016-01-04	pondělí	Obyčejné	581
Plzeň hlavní nádraží	Česká republika	2016-01-05	úterý	Žákovské 15+	610
Plzeň hlavní nádraží	Česká republika	2016-01-05	úterý	Zákaznické jízdné s ln kartou	199
Plzeň-Jižní Předměstí	Česká republika	2016-01-05	úterý	Zvláštní jízdné	6
Plzeň hlavní nádraží	Česká republika	2016-01-06	středa	Žákovské -15	17
Plzeň-Jižní Předměstí	Česká republika	2016-01-06	středa	Žákovské -15	2
Plzeň hlavní nádraží	Česká republika	2016-01-07	čtvrtek	Zpáteční sleva	480
Plzeň hlavní nádraží	Česká republika	2016-01-07	čtvrtek	Zákaznické jízdné s ln kartou	195
Plzeň-Jižní Předměstí	Česká republika	2016-01-07	čtvrtek	Zpáteční sleva s ln kartou	32
Plzeň-Jižní Předměstí	Česká republika	2016-01-07	čtvrtek	Zákaznické jízdné s ln kartou	16
Plzeň-Jižní Předměstí	Česká republika	2016-01-07	čtvrtek	Žákovské -15	6
Plzeň-Jižní Předměstí	Česká republika	2016-01-07	čtvrtek	Žákovské 15+	36

3n5 - Výkaz relačních jízd - Výstupy Plzeň hl.n., Plzeň Jižní předm., nástup mimo PK

Země nástupní	Stanice cílová	Den nástupu	Den v týdnu	Název	Počet osob
Česká republika	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-01	pátek	Obyčejné	408
Česká republika	Plzeň-Jižní Předměstí	2016-01-01	pátek	Zákaznické jízdné s In kartou	4
Česká republika	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-02	sobota	Žákovské 15+	166
Česká republika	Plzeň-Jižní Předměstí	2016-01-03	neděle	Obchodní nabídky	4
Česká republika	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-04	pondělí	Traťové jízdenky s In kartou	124
Česká republika	Plzeň-Jižní Předměstí	2016-01-04	pondělí	Traťové jízdenky s In kartou	19
Česká republika	Plzeň-Jižní Předměstí	2016-01-04	pondělí	Obchodní nabídky	11
Česká republika	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-05	úterý	Sleva pro skupiny	203
Česká republika	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-05	úterý	Traťové jízdenky s In kartou	152
Česká republika	Plzeň-Jižní Předměstí	2016-01-05	úterý	Obchodní nabídky	6
Česká republika	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-05	úterý	Žákovské -15	10
Česká republika	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-05	úterý	Mezinárodní	2
Česká republika	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-06	středa	Žákovské 15+	583
Česká republika	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-06	středa	Zvláštní jízdné	85
Česká republika	Plzeň hlavní nádraží	2016-01-06	středa	Pes	10
Česká republika	Plzeň-Jižní Předměstí	2016-01-06	středa	Zpáteční sleva	40
Česká republika	Plzeň-Jižní Předměstí	2016-01-06	středa	Zpáteční sleva s In kartou	25
Česká republika	Plzeň-Jižní Předměstí	2016-01-06	středa	Obyčejné	62

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na trati č. 170 Plzeň – Cheb

3o1: Měsíční statistiky dle profilu cestujícího, druh čipové karty Plzeňská karta (32)

	03/2016	04/2016	05/2016	Celkem
	Doklady	Doklady	Doklady	Doklady
Plzeňská karta (32) - dospělý 15+ (1)				
Plzeňská karta (32) - dítě (2)				
Plzeňská karta (32) - student (3)				
Plzeňská karta (32) - důchodce (4)				
Plzeňská karta (32) - ZTP (5)				
Plzeňská karta (32) - dárce krve (19)				
Plzeňská karta (32) - senior 70+ (21)				
Plzeňská karta (32) - firemní karta (23)				
Celkem				

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na trati č. 170 Plzeň – Cheb

3o2: Měsíční statistiky dle zóny IDS, druh čipové karty Plzeňská karta (32)

	03/2016	04/2016	05/2016	Celkem
	Doklady	Doklady	Doklady	Doklady
1				
121				
122				
...				
...				
Celkem				

3o3: Měsíční statistiky od X/201X do X/201X dle čísla vlaku, druh čipové karty Plzeňská karta (32)

[illegible]

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na trati č. 170
Plzeň – Cheb

**Příloha č. 4 Dokumentace programu „Pořízení a modernizace železničních kolejových
vozidel (ev. č. 127 65)**

**ČESKÁ REPUBLIKA
MINISTERSTVO DOPRAVY**



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Doprava

**Pořízení a modernizace železničních
kolejových vozidel
(ev. č. 127 65)**

**Dokumentace programu pro implementaci projektů zaměřených na
podporu železničních kolejových vozidel v rámci oblasti podpory 1.3
OPD 2007-2013 a v rámci specifického cíle 1.5 OPD 2014-2020**

Srpen 2015

Obsah:

1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROGRAMU.....	3
2. BILANCE INVESTIČNÍCH POTŘEB A ZDROJŮ PROGRAMU.....	5
2.1. INVESTIČNÍ POTŘEBY	5
2.2. VEŘEJNÁ PODPORA VE VZTAHU K PROGRAMU	8
2.3. ZDROJE FINANCOVÁNÍ.....	10
3. TECHNICKO – EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PROGRAMU	12
3.1. VYMEZENÍ CÍLŮ PROGRAMU	12
3.2. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „ZAJIŠTĚNÍ OBNOVY DOPRAVNÍHO PARKU VEŘEJNÝCH SLUŽEB V OBLASTI OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY“	13
3.3. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „ZAJIŠTĚNÍ INTEROPERABILITY V SOULADU S TSI“	16
3.4. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „ZVÝŠENÍ ÚROVNĚ KVALITY A SPOLEHLIVOSTI POSKYTOVANÝCH SLUŽEB“	19
3.5. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „SOULAD S PRIORITYMI V OTÁZKÁCH ENERGETICKÉ EFEKTIVITY, ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A BEZPEČNOSTI“	23
4. PODMÍNKY POSKYTNUTÍ PODPORY	26
4.1. PŘÍJEMCI PODPORY	26
4.2. ZPŮSOBILÉ VÝDAJE	26
4.3. UDRŽITELNOST PROJEKTOVÉHO ZÁMĚRU.....	31
5. KRITÉRIA A ZPŮSOB HODNOCENÍ ŽÁDOSTI O POSKYTNUTÍ DOTACE.....	33
5.1. OBSAH ŽÁDOSTI	33
5.2. POSTUP HODNOCENÍ.....	33
6. PRAVIDLA PRO PŘEKLÁDÁNÍ ŽÁDOSTÍ O PLATBY ZA PROVEDENÉ PRÁCE Z PROSTŘEDKŮ SR.....	37
7. VYHODNOCENÍ EFEKTIVNOSTI ZDROJŮ VYNALOŽENÝCH NA PŘÍPRAVU A REALIZACI PROGRAMU.....	39
8. KONTROLNÍ ČINNOST V RÁMCI PROGRAMU	39

1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROGRAMU

Název programu:	Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel
Identifikační číslo:	127 65
Správce programu:	Odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy ČR
Připrava realizace programu:	15. 3. 2015-31. 7. 2015
Doba realizace programu:	1. 8. 2015 -31. 12. 2023
Závěrečné vyhodnocení programu:	1. 1. 2024 -30. 6. 2024
Indikátory	Počet nově pořízených vozidel osobní železniční dopravy ¹ : 157 Počet nově pořízených elektrických jednotek os. žel. dopravy: 77 Počet nově pořízených motorových jednotek os.žel. dopravy: 80
Celkový finanční rámec podpory:	20,264 mld. Kč v členění 1,2 mld. Kč prostřednictvím podprogramu Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel- OPD 1 19,064 mld. Kč prostřednictvím podprogramu Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel- OPD 2
Míra podpory	Maximální výše podpory pro příjemce dotace je stanovena až na 100 % celkových způsobilých nákladů (z toho 85% z Fondu soudržnosti EU a 15% z rozpočtu objednatele smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou, variantně může být v případě regionální dopravy 15% hrazeno z rozpočtu dopravce)

Název podprogramu:	Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel- OPD 1
Identifikační číslo:	127 652
Správce podprogramu:	Odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy ČR
Připrava realizace podprogramu:	15. 3. 2015-31. 7. 2015
Doba realizace podprogramu:	1. 8. 2015 -29. 2. 2016
Indikátory	Počet nově pořízených vozidel osobní železniční dopravy: 6

¹ Vozidlem se pro účely posouzení indikátorů rozumí všechna z dotace pořízená vozidla, tvořící ucelenou vlakovou soupravu, zejména se jedná o elektrické, motorové a netrakové jednotky (hnací vozidlo je posuzováno společně s netrakovou jednotkou), v případě vozů klasické stavby je za vozidlo považován počet železničních vozů, tvořících standardní vlakovou soupravu, která je popsána v žádosti o dotaci.

	Počet nově pořízených elektrických jednotek os. žel. dopravy: 6
Celkový finanční objem podpory:	1,2 mld. Kč v členění 1,020 mld. Kč z prostředků EU prostřednictvím OP Doprava 2007-13 180 mil. Kč národního spolufinancování ze zdrojů státního rozpočtu
Míra podpory	Maximální výše podpory pro příjemce dotace je stanovena na 100 % celkových způsobilých nákladů (z toho 85% z Fondu soudržnosti EU a 15% z rozpočtu objednatele smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou)

Název podprogramu:	Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel- OPD 2
Evropské číslo:	127 653
Správce podprogramu:	Odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy ČR
Připrava realizace podprogramu:	15. 3. 2015-31. 7. 2015
Doba realizace podprogramu:	1. 8. 2015 -31. 12. 2023
Indikátory	Počet nově pořízených vozidel osobní železniční dopravy: 151 Počet nově pořízených elektrických jednotek os. žel. dopravy: 71 Počet nově pořízených motorových jednotek os.žel. dopravy: 80
Celkový finanční objem podpory:	19,064 mld. Kč v členění 17,849 mld. Kč z prostředků EU prostřednictvím OP Doprava 2013-2020 1,215 mld. Kč národního spolufinancování ze zdrojů státního rozpočtu
Míra podpory	Maximální výše podpory pro příjemce dotace je stanovena až na 100 % celkových způsobilých nákladů (z toho 85% z Fondu soudržnosti EU a 15% z rozpočtu objednatele smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou, variantně může být v případě regionální dopravy 15% hrazeno z rozpočtu dopravce)

2. BILANCE INVESTIČNÍCH POTŘEB A ZDROJŮ PROGRAMU

2.1. INVESTIČNÍ POTŘEBY

Cílem programu „Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel“ (dále jen „Program“) je podpora dopravní obslužnosti území ČR a zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy. Jedním z finančně nejnákladnějších faktorů při provozování osobní železniční dopravy jsou přitom investice do vozidlového parku, právě do této oblasti jsou proto směřovány prostředky Programu. Vzhledem k tomu, že na jednotlivé projekty v rámci Programu bude poskytnuto až 85% celkových způsobilých výdajů z prostředků EU, je Program v zájmu dlouhodobé udržitelnosti výstupu zaměřen výhradně na pořizování nových vozidel v rámci ucelených provozních konceptů na konkrétních linkách formou tzv. závazků veřejné služby². V rámci programu nebude podporována modernizace vozidel, která je zpravidla rovněž finančně náročná³, ale výsledný efekt z hlediska zvýšení atraktivity železniční dopravy pro cestující veřejnost není zdaleka takový jako v případě nových vozidel. Pro účely Programu se jedná o nová vozidla tehdy, pokud jsou pořízena přímo od výrobce a tento výrobce je jako nová výslovně deklaruje. Není možné pořizovat vozidla od jiného vlastníka, než je jejich výrobce.

Podpora investic do vozidlového parku železniční dopravy z veřejných zdrojů má v ČR dlouhou tradici. Na počátku 21. století probíhala v omezeném rozsahu podpora z národních zdrojů prostřednictvím Ministerstva dopravy. Např. v roce 2006 byla v rámci programu 227 610 „Podpora pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel“ vynaložena ze státního rozpočtu částka 395 mil. Kč. Tento program umožňoval podporu do výše 30% z pořizovací ceny vozidla, v případě vozidel závislé (elektrické) trakce mohla být podpora ještě vyšší. Obdobný charakter měla podpora z veřejných zdrojů i v dalších letech tohoto období. Dále byla v letech 2003-2007 využívána podpora společnosti EUROFIMA, kde se jednalo o model financování se státní zárukou za úvěry. Příjemcem této podpory byl výhradně dopravce České dráhy, a.s., a celková výše této podpory činila částku 135 mil. EUR, tedy zhruba 4 mld. Kč v tehdejšímu kurzu. V období 2007-2013 byla na základě notifikace N 409/2008 – Pořízení a obnova vozidel pro železniční dopravu poskytována podpora na obnovu železničních vozidel pro regionální dopravu z prostředků EU prostřednictvím jednotlivých regionálních operačních programů. Tato podpora dosahovala výše 40-60% celkových způsobilých výdajů projektu⁴ a celkový objem finanční podpory se v různých regionech soudržnosti značně lišil. V některých případech totiž nebyla alokovaná částka vyčerpána z důvodu nezájmu potenciálních žadatelů (pro něž vynaložení podílu 40-60% celkových nákladů z vlastních zdrojů představovalo stále značnou finanční zátěž). Např. v rámci ROP Střední Čechy činila celková výše podpory z prostředků EU částku 380 mil. Kč, přičemž bylo v rámci dvou projektů pořízeno celkem 5

² Čl. 2 písm. e) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70

³ Náklady na modernizaci stávajícího vozidlového parku dosahují zpravidla výše 40-70% z ceny nového vozidla při podstatně kratší ekonomické a zejména morální životnosti.

⁴ Dle charakteru žadatele: velký podnik-40%, střední podnik-50% a malý podnik-60%.

modernizovaných motorových jednotek nezávislé trakce a 4 nové příměstské elektrické jednotky.

Celková potřeba investic v oblasti vozidlového parku osobní železniční dopravy a jeho obnovy závisí na několika faktorech, přičemž lze jednoznačně říci, že je tato potřeba značně vysoká. Z hlediska cestujících je značná část služeb dosud provozována vozidly zcela nevyhovující kvality a stáří. Chceme-li rozsah potřebného ekonomického cyklu kvantifikovat, musíme se však opřít toliko o celková statistická data⁵ v oblasti osobní železniční dopravy⁶, přičemž není možné zohlednit budoucí vývoj přepravní poptávky na jednotlivých linkách a z toho vyplývající provozní koncepci. Na základě dosavadního trendu lze ale usuzovat na další růst poptávky po tomto druhu dopravy a to zejména v období přepravních špiček, které jsou z pohledu vozidlového hospodářství nejnáročnější. Zhruba lze investiční potřeby při zohlednění plného třicetiletého životního cyklu obnovy železničních vozidel určit na 5-8 mld. Kč ročně (celkovou potřebu obnovy vozidlového parku lze potom velmi přibližně odhadovat na více než 100 mld. Kč), přičemž dosavadní forma veřejné podpory v této oblasti tyto potřeby saturovala jen z velmi malé části. Je sice otázkou, zda je nutné uvedený ekonomický cyklus striktně udržet na všech dopravních službách, tedy i na dráhách místního či úzce regionálního významu, i tak ale uvedená řádová částka ukazuje, že potřeba obnovy vozidlového parku osobní železniční dopravy přesahuje nejen rozpočtové možnosti veřejných rozpočtů, ale zejména kapacitní možnosti výrobců a možnosti přípravy kvalitnějších provozních konceptů.

Investiční potřeby Programu jsou v zásadě limitovány schopností výrobců vozidel potřebná vozidla v požadovaném krátkém čase vyrobit a možnostmi objednatelů popř. dopravců nové kvalitnější provozní koncepty zavést, neboť neutěšený stav vozidlového parku v České republice dostupné možnosti podpory převyšuje. Celkový finanční objem podpory v Programu představuje částku 20,264 mld. Kč. Tato částka je složena z prostředků Evropské Unie, alokovaných v Operačním programu Doprava (dále jen „OPD“) pro období 2007-13 (1,020 mld. Kč v rámci oblasti podpory 1.3), v OPD pro období 2014-20 (přibližně 17,849 mld. Kč v rámci specifického cíle 1.5) a národního spolufinancování ze státního rozpočtu. Z důvodu mírně odlišných pravidel pro čerpání prostředků EU v rámci jednotlivých období OPD bude Program rozdělen na 2 podprogramy podle zdrojů. V podprogramu 127 652 Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel- OPD 1 budou čerpány prostředky z OPD 2007-13, zatímco v podprogramu 127 653 Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel- OPD 2 prostředky z OPD 2014-20.

Podíl národního spolufinancování ve výši 15%, připadající na vozidla nadregionální dopravy bude hrazen z rozpočtové kapitoly 327 Ministerstvo dopravy. Vzhledem k tomu, že na podporu tohoto druhu dopravy je kalkulováno s částkou 9,3 mld. Kč⁷, dosahují nároky na

⁵ Ročenka dopravy České republiky 2013. MD 201, s. 50 a násl.

⁶ Počet přepravených cestujících na železnici v roce 2009: 165 mil. osob, v roce 2013: 174,5 mil. osob., Ročenka dopravy České republiky 2013. MD 201, strana 64.

⁷ Jedná se o součet veškerých způsobilých výdajů všech předpokládaných projektů za celou dobu trvání Programu.

státní rozpočet výše 1,395 mld. Kč. V případě vozidel určených pro regionální dopravu jsou přípustné dvě varianty úhrady národního spolufinancování ve výši 15% z celkových způsobilých nákladů, přičemž ani v jednom případě netvoří příslušná částka součást prostředků Programu:

- objednatel (příslušný kraj) uhradí podíl ve výši 15% ze svého rozpočtu.
- dopravce, zajišťující výkony v závazku veřejné služby příslušného kraje, uhradí podíl ve výši 15% z vlastních prostředků.

Z ekonomického hlediska je výhodnější, aby se na celkových způsobilých výdajích podílel spíše objednatel než dopravce. Ačkoliv se jedná ve všech případech o investiční výdaje, budou v následujících letech o poskytnutou výši dotace odečteny kompenzace, jež uhradí objednatelé veřejné dopravy v souladu se svými smluvními povinnostmi⁸, jak je podrobněji uvedeno v podmínkách poskytnutí podpory. V případě národního spolufinancování dopravce z vlastních prostředků

- a) by si dopravci identickou částku nárokovali jakožto kompenzaci za veřejné služby v rámci smluvního vztahu s objednateli veřejné dopravy v průběhu plnění smluv o veřejných službách⁹, tato vozidla by tedy po uplynutí doby ekonomické životnosti byla v rámci smluv o veřejných službách veřejnou správou uhrazena v plné výši,
- b) subjekty veřejné správy by ale musely v průběhu následujících 30 let ekonomické životnosti vozidel hradit nejen samotné odpisy, ale také finanční náklady spojené s úroky komerčních finančních institucí za úvěry spojené se získáním kapitálu v době provozování vozidel odpovídající 15% jejich pořizovací ceny; tyto náklady mohou při dlouhodobém úvěrovém financování odpovídajícím odepisování vozidla dosáhnout řádu srovnatelného se samotnou výší poskytnutého úvěru a
- c) by v takovém případě měla vozidla po 15 letech, kdy původní smlouva o veřejných službách vyprší, nenulovou zůstatkovou hodnotu a musela by být úplatně převedena na nového provozovatele veřejných služeb, což je komplikovaný proces, který vyžaduje finanční transfer mezi původním a novým provozovatelem vozidla, na jehož provedení je závislé řádné plnění nové smlouvy o veřejných službách a jehož podmínky musí být zpracovány i v nabídkovém řízení nebo smlouvě o veřejných službách.

Lze proto shrnout, že z hlediska veřejného zájmu je proto výrazně jednodušší spojit tuto část kompenzace s finanční podporou EU již při pořízení vhodných vozidel, určených na tyto smluvní výkony, tzn. uhradit národní spolufinancování ve výši 15% způsobilých výdajů z vlastních prostředků objednatelů (krajů států). Při přípravě Programu bylo tudíž přihlédnuto k reálným možnostem spolufinancování Programu ze státního rozpočtu nejen z hlediska výdajů investičních, ale i ohledem na následné výdaje formou kompenzací za veřejné služby

⁸ Ust. § 23 zákona o veřejných službách a související prováděcí předpisy.

⁹ Podle § 9 zákona o veřejných službách

v rámci smluvního vztahu s objednateli veřejné dopravy, které by přitom státní rozpočet zatěžovaly po celou dobu trvání těchto smluv (standardně 15 let).

Konkrétní představu o vhodnosti poskytnout dopravci dotaci ve výši celkové pořizovací ceny vozidla ukazuje modelový příklad z praxe financování osobní železniční dopravy v ČR. Je uvažováno pořízení pěti elektrických jednotek pro nadregionální dopravu v hodnotě 200 mil. Kč/kus, celková výše způsobilých výdajů tedy činí 1 mld. Kč. Z toho podíl národního spolufinancování ve výši 15 % celkových způsobilých výdajů činí 150 mil. Kč, v případě financování tohoto podílu dopravcem je uvažováno využití pětiletého reinvestičního dluhopisu, což je nejběžnější model financování obnovy vozidlového parku železniční dopravy v ČR, průměrný zisk je kalkulován ve výši 2,5%. Výnos dluhopisů není pravidelně vyplácen, nýbrž jednou ročně ke stanovenému datu automaticky reinvestován formou připsání dalších spořicíh státních dluhopisů na majetkový účet, počet kusů dluhopisů se tedy každoročně zvyšuje. Reinvestované výnosy dluhopisů spolu s posledním výnosem dluhopisů jsou vypláceny k datu splatnosti daných dluhopisů. Celkové náklady se v tomto modelovém případě vlivem nákladů na financování pro státní rozpočet zvyšují za dobu 30 let o 156 mil. Kč oproti situaci 100% dotace z ceny vozidel, celkové náklady státního rozpočtu jsou tedy více než dvojnásobné. Uvedená částka přitom není v čase rozložena lineárně, ale větší část nákladů je uplatněna v průběhu prvních 15 let ekonomické životnosti vozidla, tedy v rámci první smlouvy o veřejných službách po poskytnutí dotace. Z pohledu ekonomiky veřejných rozpočtů se tedy jeví forma 100% dotace dopravci jako jednoznačně efektivnější.

2.2. VEŘEJNÁ PODPORA VE VZTAHU K PROGRAMU

Maximální výše dotace činí v obou programech až 85% celkových způsobilých výdajů, což je umožněno tím, že na základě stanoviska Evropské Komise číslo SA.38002/2014PN se režim podpory odvíjí od ustanovení Nařízení EP a Rady č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících a o zrušení Nařízení (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (dále jen „Nařízení č. 1370/2007“), umožňující až 100% financování pořizovaných vozidel za předpokladu, že tato vozidla budou provozována v rámci závazku veřejné služby ve smyslu Nařízení č. 1370/2007. Toto nařízení se zabývá problematikou poskytování kompenzací za poskytování veřejných služeb v oblasti drážní i silniční dopravy. Stanovuje podmínky pro poskytování veřejných prostředků jako protiplnění za veřejné služby v přepravě cestujících a vymezuje způsob stanovení kompenzace. U přímo uzavřených smluv¹⁰ stanoví, že kompenzace nesmí překročit částku nezbytnou pro pokrytí čistého finančního dopadu sjednaného závazku veřejné služby na náklady a příjmy, s ohledem na průměrný zisk provozovatele veřejných služeb. Rovněž pro případ sjednání smlouvy o veřejných službách na základě nabídkového řízení stanoví Nařízení č. 1370/2007 základní pravidla, která musí být

¹⁰ Uvedené platí při sjednání smluv podle článku 5, odst. 2, 4, 5 a 6 Nařízení č. 1370/2007, tedy pro případ přímého uzavření smlouvy s vnitřním provozovatelem, v případě malé zakázky, mimořádné situace a přímého zadání v oblasti železniční dopravy.

při sjednání kompenzace dodržována. Kompenzace za provozování veřejných služeb vyplacené v souladu s Nařízením č. 1370/2007 jsou na základě článku 9 odst. 1 tohoto nařízení a slučitelné se společným trhem, aniž by byly oznamovány Komisi.

Náklady uznatelné pro stanovení výše kompenzace mohou zahrnovat ve smyslu ustanovení článku 4 odst. 1 písm. c) Nařízení č. 1370/2007 rovněž fixní náklady na zajišťování veřejných služeb. Mezi tyto fixní náklady patří rovněž náklady na amortizaci majetku, zejména odpisy vozidlového parku. V souladu s tím i česká vyhláška č. 296/2010 Sb. o postupech pro stanovení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace vymezuje odpisy dlouhodobého majetku jako uznatelné náklady uplatnitelné při výpočtu výše kompenzace. Vedle toho mohou být uznatelné i náklady potřebné na předfinancování vozidel, a to s ohledem na skutečnost, že jsou odpisy objednateli hrazeny teprve *v průběhu* ekonomické životnosti vozidla, tedy v době účetního odepisování vozidla, ale dopravce je povinen vozidlo pořídit zpravidla před zahájením plnění smlouvy o veřejných službách.

Doba účetního odepisování nových železničních kolejových vozidel je v České republice zpravidla 30 let. Znamená to, že za 30 let provozu vozidla je celá hodnota vozidla, navýšená o případné finanční náklady, v rámci smluv o veřejných službách kompenzačními platbami zaplacená. Tento program umožňuje, aby byla vozidla financována odlišným způsobem, kdy by došlo k poskytnutí investiční dotace na pořízení vozidel a následně část vozidla, na kterou by byla investiční podpora poskytnuta, nebude předmětem kompenzovatelných odpisů ani souvisejících finančních nákladů. Program předpokládá i variantu, kdy by plná hodnota vozidla byla investiční dotací zaplacená zcela, a tedy by vozidlo vůbec předmětem kompenzovatelných odpisů nebylo, popřípadě variantu, kde k pořízení vozidla přistoupí přímo objednatel.

K dané problematice obdržela Česká republika rovněž dopis Evropské komise č. j. COMP/F2/RH/tt-*D2014/078363 z 30. července 2014, v němž Evropská komise konstatuje, že česká strana garantuje, že z dotace pořízený vozidlový park bude po celou dobu své ekonomické životnosti provozován v rámci smluv o veřejných službách. Z toho důvodu příslušné útvary Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž rozhodly, že na základě nařízení č. 1370/2007 oznámený režim nenarušuje finanční rovnováhu smlouvách o veřejných službách. Oznámení tohoto režimu se proto nejeví jako nutné. A to zejména z toho důvodu, že odpisy z ceny vozidla tvoří v každém případě součást kompenzací podle nařízení č. 1370/2007 a dotace proto představuje jen jinou formu, jakou veřejný sektor tuto kompenzaci dopravci poskytne.

Na základě těchto skutečností je zřejmé, že poskytnutí investiční dotace dopravci je toliko odlišným způsobem poskytnutí kompenzace podle Nařízení 1370/2007 a jako takové představuje veřejnou podporu, která je slučitelná se společným trhem bez nutnosti předchozího oznámení Evropské komisi. Totéž platí i pro případy, kdy kolejová vozidla

budou pořízena přímo objednatelem. Takový případ není v podmínkách EU nikterak nový¹¹ a představuje způsob, kdy objednatel pořídí vozidla, která následně poskytne dopravcům zajišťujícím veřejné služby k provozování. Z hlediska finančních toků je mechanismus tohoto modelu obdobný jako model pořizování vozidel dopravcem v tom směru, že poskytnutí dotace snižuje odpisy a finanční náklady, které následně nejsou uznatelnou položkou pro závazky veřejné služby. Dopad na výši souhrnné kompenzace za dobu účetního odepisování vozidla je proto neutrální, nebo pozitivní pro veřejný sektor ve srovnání se stavem, kdy by si vozidla pořídil dopravce a objednatel takový provoz financoval na základě standardních vyrovnávacích plateb.

Vzhledem k tomu, že z výše uvedeného textu vyplývá, že by bylo pro veřejné rozpočty úspornější, aby se národní spolufinancování pořízení a modernizace kolejových železničních vozidel uhradilo ze státního rozpočtu resp. z veřejných rozpočtů a tato možnost je i plně v souladu s pravidly pro poskytování veřejné podpory, je zapotřebí, aby se pro tento konkrétní případ upravil materiál vlády „Pravidla spolufinancování Evropských strukturálních a investičních fondů v programovém období 2014-2020“ schválený usnesením vlády ČR č. 583/2014. Schválená podoba Pravidel spolufinancování totiž neumožňuje poskytnout plné spolufinancování ze státního rozpočtu resp. z veřejných rozpočtů soukromoprávním subjektům a část IV předkládaného materiálu proto obsahuje konkrétní návrh úpravy Pravidel spolufinancování.

2.3. ZDROJE FINANCOVÁNÍ

A. Prostředky EU

Rozdělení celkové částky z prostředků EU do jednotlivých rozpočtových let je v tuto chvíli obtížné stanovit z důvodu očekávané nerovnoměrné poptávky po pořízení vozidel z prostředků Programu. Tato poptávka bude odvozena ze strategie vypisování nabídkových řízení na dopravní výkony v závazku veřejné služby ze strany státu a krajů nebo uzavírání smluv o veřejných službách přímo¹², která se může v průběhu doby měnit. Níže uvedená čísla jsou proto spíše orientační a mohou se v průběhu doby měnit. Vzhledem k tomu, že proces výběru dopravce, zajišťujícího závazek veřejné služby na objednávku MD, je poměrně dlouhý a v mnoha případech trvá i více než rok, zcela určitě bude při čerpání prostředků v plné míře

¹¹ Vozidla pro veřejné služby v železniční dopravě zakoupilo již více evropských objednatelů, například Verkehrsverbund Rhein-Ruhr v SRN. K tomu více informací viz např. Hausmann, M.; Langenberg P.; Jasper, P.; Neven-Darousis, K: Aufgabenträger finanziert Fahrzeuge für den SPNV, Der Nahverkehr 2/2009.

¹² Doplnkově je uvažováno i s možností přímého zadání těchto výkonů vhodným dopravcům, z hlediska legislativy i strategie EU jsou však nabídková řízení preferována.

uplatněno tzv. pravidlo $n+3$ ¹³. Faktické čerpání prostředků je závislé na průběhu a výsledku nabídkových řízení na dopravce (případně postupu uzavírání smluv o veřejných službách přímo), zajišťujících závazek veřejné služby na objednávku MD. Rozdělení prostředků z rozpočtu EU do jednotlivých let udává tabulka (v mil. Kč):

2015	2016	2017	2018	2019	2020-2023
1020	0	2635	6077	6417	2720

B. Státní rozpočet

Vzhledem k tomu, že prostředky ze státního rozpočtu se vážou výhradně na financování projektů, hrazených z 85% z prostředků EU, bude finanční potřeba zcela závislá na čerpání evropských prostředků. Odhadované výdaje státního rozpočtu ukazuje tabulka (v mil. Kč):

2015	2016	2017	2018	2019	2020-2023
180	0	0	585	630	0

C. Zdroje krajů

Protože objednávání výkonů v regionální železniční dopravě v rámci závazku veřejné služby je plně v samostatné působnosti krajů, není možné předem určit ani využití prostředků na železniční vozidla pro tyto výkony určená. V těchto případech budou podíl národních zdrojů ve výši 15% celkových způsobilých výdajů jednotlivých projektů hradit v plné výši příslušné kraje, případně budou tento podíl hradit dopravci v závazku veřejné služby příslušných krajů, proto nejsou tyto prostředky součástí tohoto Programu. Indikativně se jedná o částku ve výši 1 936 mil. Kč.

¹³ Pravidlo $n+3$ znamená, že každý závazek členské země přijatý vůči Evropské komisi musí být splněn do tří let od přijetí tohoto závazku (do konce třetího roku po roce přijetí závazku). V opačném případě může Evropská komise část závazku, který nebyl uhrazen platbou na účet nebo na něž neobdržela žádost o platbu zrušit. Např. nárokové prostředky strukturálních fondů za rok 2014 může být čerpán do konce roku 2017.

3. TECHNICKO – EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PROGRAMU

3.1. VYMEZENÍ CÍLŮ PROGRAMU

Cíle Programu jsou:

- zahájení procesu dlouhodobě udržitelné obnovy vozidlového parku veřejných služeb v osobní železniční dopravě, zajišťované na základě ust. § 3 a § 4 zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen „zákon o veřejných službách“),
- zajištění interoperability vozidlového parku veřejných služeb v oblasti osobní železniční dopravy, přispívající k zajištění provozní a technické propojitelnosti evropského železničního systému v souladu s Nařízením EU č. 1302/2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii a dalšími technickými specifikacemi interoperability vydanými Evropskou komisí (dále jen „TSI“),
- zvýšení úrovně kvality a spolehlivosti poskytovaných služeb a posílení konkurenceschopnosti veřejné železniční dopravy vůči individuální automobilové dopravě v souladu s dopravně-politickými cíli České republiky,
- zajištění souladu s prioritami České republiky a Evropské unie v otázkách energetické efektivity, životního prostředí a bezpečnosti dopravy. Jde zejména o náhradu fosilních paliv elektrickou energií v souladu s Závěry o rámci politiky v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 - Energetický summit Evropské rady 23. 10. 2014 (SN 79/14) a s Aktualizovanou státní energetickou koncepcí ČR, zpracovanou MPO ČR a přijatou vládou ČR dne 19.5.2015 (zvýšení využití elektrické energie v dopravě do roku 2030 o 1 900 mil. kWh /rok, snížení spotřeby energie ropných paliv v dopravě do roku 2030 o 9 000 mil. kWh /rok) a
- výhradní orientaci na tichá vozidla splňující požadavky Nařízení Evropské komise č. 1304/2014 TSI. Hluk zásadním způsobem snížit vliv veřejné osobní železniční dopravy na životní prostředí a přírodu. Nová vozidla generují až o 15 dB nižší (tedy 32 krát menší) akustický výkon, než dosud používaná vozidla provozovaná v dopravě v závazku veřejné služby. Jde o aktivní protihlukové opatření, které působí celoplošně a přitom je mnohonásobně účinnější a mnohonásobně levnější, než budování místních pasivních protihlukových opatření na straně železniční dopravní cesty.

Tyto cíle projektu navazují na cíle Dopravní politiky České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050. Jedná se zejména o následující cíle:

- zajistit mezi všemi významnými aglomeracemi v České republice pravidelnou a konkurenceschopnou intervalovou veřejnou dopravu¹⁴,
- nastavit standardy služeb ve veřejné dopravě pro jednotlivé části veřejné dopravy příslušným objednatelem, smluvně zajistit naplnění těchto standardů a ty požadovat při realizaci veřejné služby¹⁵,
- při výběru dopravce na provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu zohlednit schopnost dopravce poskytovat služby ve stanovené kvalitě z pohledu uživatele a investovat v potřebné míře do vozidlového parku¹⁶,
- vytvářet podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace¹⁷,
- snižovat podíl přeprav zboží a osob využívajících k přemístění zboží energií z ropy (Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, kapitola 4.3.6) a
- minimalizovat negativní vlivy hluku a imisí z dopravy (Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, kapitola 4.6.).

V dokumentaci OPD je uvedeno, že „V oblasti dopravního parku je potřebné podpořit obnovu vozidlového parku osobní železniční dopravy, neboť zastaralý vozidlový park nevytváří předpoklady pro konkurenceschopnost osobní železniční dopravy a současně má negativní dopady na životní prostředí a je náročný na spotřebu energií“¹⁸ a z toho důvodu jsou intervence do oblasti vozidlového parku osobní železniční dopravy zahrnuty do specifického cíle 1.5¹⁹.

3.2. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „ZAJIŠTĚNÍ OBNOVY DOPRAVNÍHO PARKU VEŘEJNÝCH SLUŽEB V OBLASTI OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY“

Stávající struktura vozidlového parku používaného ve veřejných službách v přepravě cestujících jak v oblasti dopravy dálkového charakteru (dále v souladu s §4 zákona o veřejných službách jen „nadregionální“), tak i regionální osobní železniční dopravy na území České republiky neodpovídá z větší části požadavkům, kladeným na železniční dopravu, a to jak z hlediska stáří vozidel²⁰, tak i technických požadavků kladených na vozidla (včetně přepravní technologie)²¹. Stejně tak kvalita přepravy cestujících v aktuálně provozovaných vozidlech neodpovídá současným standardům, značná část vozidlového parku

¹⁴ Dopravní politika ČR pro období 2014– 2020 s výhledem do roku 2050, kapitola 4.1.4.

¹⁵ Dopravní politika ČR pro období 2014– 2020 s výhledem do roku 2050, kapitola 4.2.4.

¹⁶ Dopravní politika ČR pro období 2014– 2020 s výhledem do roku 2050, kapitola 4.2.4.

¹⁷ Dopravní politika ČR pro období 2014– 2020 s výhledem do roku 2050, kapitola 4.2.4.

¹⁸ Operační program Doprava 2014–2020, Programový dokument, kapitola 1.1.1.3.

¹⁹ Operační program Doprava 2014–2020, Programový dokument, kapitola 2.1.3.4.

²⁰ Průměrné stáří vozidlového parku osobní železniční dopravy v České republice činilo v roce 2009 26 let a v roce 2012 23,4 roku, stále je ale tento údaj jeden z nejhorších v Evropě, např. rakouské dráhy ÖBB vykazují průměrné stáří vozidlového parku v osobní přepravě 17 let.

²¹ Vozidla nejsou schopna dosáhnout nejvyšší traťové rychlosti na modernizovaných, v některých případech i nemodernizovaných tratích, vlakové soupravy nejsou koncipovány jako vratné a hnací vozidla je musí v cílových stanicích složitě objíždět a podobně.

totiž byla pořízena před rokem 1989 za zcela jiných ekonomických a dopravně-politických podmínek. V porovnání se západní Evropou se přitom z významné části jednalo o vozidla morálně zastaralá již v době svého vzniku. V období po roce 1989 došlo ke zcela zásadní změně dopravní politiky státu a přeměně ekonomického modelu provozování osobní železniční dopravy, přičemž vlivem této transformace (a s ní souvisejícím nedostatkem finančních zdrojů) dopravci obnovovali svůj vozidlový park nedostatečným způsobem. Tato situace trvá v důsledku vysokých investičních nákladů na železniční kolejová vozidla a dlouhé životnosti železničních vozidel do značné míry dosud. Zatímco vozidlo pro silniční veřejnou dopravu o kapacitě 60 míst lze pořídit přibližně za 6 mil. Kč a jeho ekonomická životnost je zpravidla 8 let, cena motorového vozu pro veřejnou drážní dopravu pro 120 cestujících je řádově 85-100 mil. Kč a jeho ekonomická životnost je standardně 30 let. Vyšší cena železničního vozidla je dána nikoliv jen jeho delší životností, ale i vysokými požadavky na bezpečnost železniční dopravy, zabezpečovací systémy, tuhost vozidlové skříně a dalšími skutečnostmi.

V České republice je převážná část výkonů v železniční osobní dopravě objednávana formou závazků veřejné služby. Tuto nabídku dopravních spojení v rámci služeb obecného hospodářského zájmu sjednávají s dopravci objednatelé nadregionální dopravy (Ministerstvo dopravy) a regionální dopravy (zejména kraje)²². V teoretickém případě by součet příjmů dopravců z tržeb a úhrady kompenzace za veřejné služby měl umožňovat pravidelnou obnovu vozidlového parku prostřednictvím odpisů, neboť odpisy i finanční náklady bezprostředně spojené s pořízením vozidel jsou v souladu s Nařízením č. 1370/2007 pro účely stanovení kompenzace za veřejné služby považovány za ekonomicky oprávněné. To však předpokládá, aby se v nákladech dopravců odpisy potřebné pro pravidelnou obnovu vozidlového parku, případně finanční náklady potřebné na zajištění prvotního kapitálu, skutečně uplatňovaly v plné výši odpovídající hodnotě vozidlového parku.

Téma nákupu nových vozidel pro zajišťování veřejných služeb má nejen kvalitativní dimenzi (nutnost nahradit přestárálá vozidla nízké technické úrovně a nízké úrovně kultury cestování novými vozidly technické úrovně a nízké úrovně kultury cestování) i kvantitativní dimenzi. Tou je rozšiřování rozsahu objednávky služeb ve veřejném zájmu. Ta souvisí jak s již existujícím nárůstem přepravních výkonů osobní železniční dopravy v ČR, který se projevuje zejména v neregionální dopravě (po dobu pěti let setrvalý meziroční nárůst přepravních výkonů v osobových kilometrech o zhruba 6 %), tak i s probíhající modernizací železniční dopravní cesty, která indukce potřebu dalších vozidel. Nejen věcně, ale i procesně, je růst přepravních výkonů motivem k dlouhodobě probíhajícím investicím do modernizace železničních tratí, zejména tranzitních železničních koridorů. Investice do těchto staveb, které ve svém součtu o jeden řád převyšují nyní uvažovaný program podpory nákupu nových vozidel, jsou podmíněny zvýšením přepravních výkonů. Základními nástroji k tomu, aby ČR obdržela příspěvek k investicím do modernizace tratí, jsou úspora času cestujících, docílená

²² Objednatel regionální železniční dopravy je podle zákona 131/2000 Sb. o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, též Praha, ve zcela ojedinělých případech mohou tuto dopravu objednávat i obce ve své samostatné působnosti.

rychlejší jízdou vlaku, a převedení cestujících ze silnice a železnici. Právě naplnění těchto ukazatelů vede podle metodiky EU (v ČR zveřejněné ve Věstníku dopravy 11/2013) k tomu, že ČR prokáže efektivitu příslušné infrastrukturní investice a obdrží dotaci k jejímu uskutečnění. Na základě tohoto principu získává ČR každoročně desítky miliard Kč na dopravní stavby. Avšak bez investic do nových vozidel by naplnění tohoto záměru nebylo možné. Proto je cílem koordinované investování do tratí a vozidel, tak aby na modernizované tratě přišly nová vozidla schopná využít jejich parametry a přenést je na cestující s řadou přínosů:

- vytvoření kvalitní přepravní nabídky,
- naplnění podmínek definovaných a schválených v analýze nákladů a výnosů infrastrukturních investic dotovaných z fondů EU a
- vytvoření hospodárných podmínek při rozšiřování objemu neregionální dopravy v závazku veřejné služby (náklady na kompenzaci rozšířeného objemu státem objednaných výkonů budou poníženy o dotovanou cenu vozidel).

Skutečnost je však na většině veřejných služeb především v oblasti železniční dopravy od této teoretické situace výrazně odchylná. Protože na významné části výkonů osobní železniční dopravy v České republice jsou nasazována vozidla vysokého stáří, která jsou účtově plně odepsaná, a tedy odpisy negenerují (popř. v případě modernizace vozidla generují jen v částečném rozsahu, který hodnotě nového vozidla neodpovídá), neumožňuje nastavený standardní ekonomický model ekonomicky udržitelný cyklus obnovy vozidlového parku. Obnova vozidlového parku je přitom spojena s vynaložením vysokých částek²³. Část řešení tohoto finančního problému by měly překonat železniční podniky zvýšením své efektivity. To ale zcela zjevně nebude dostačující. Proto se dodatečná podpora v této oblasti jeví jako naléhavě potřebná. Spolufinancování z fondů Evropské unie je pro Českou republiku v této oblasti velkou příležitostí, která by neměla být zmařena.

Po několika desetiletích nedostatečné obnovy vozového parku je proto důležité, aby proběhla obnova a dopravci nová vozidla mohli reálně pořizovat. S ohledem na omezenou disponibilitu ojetých vozidel v Evropě může být pořízení vozidel pro některé dopravce důležitou podmínkou, aby se vůbec na trhu mohli etablovat²⁴. Vždy je však obnova vozidlového parku klíčová pro pozitivní přijetí předemtných dopravních služeb zákazníky. Dopravci ani objednatelé k tomu ale nemají dostatečné ekonomické zdroje, čímž se zastarávání a kvalitativní nedostatečnost vozidlového parku v české železniční síti dále prohlubuje a zvyšuje i bariéru vstupu na trh pro nově vzniklé dopravce. Využití prostředků EU k překlenutí tohoto stavu tak představuje prakticky jedinou reálně proveditelnou možnost, jak bez

²³ Například lze uvést, že pouze nadregionální doprava objednávaná Ministerstvem dopravy, která tvoří méně než 1/3 výkonů veřejných služeb na železnici v České republice, vykoná denně zhruba 100 tis. vlakových kilometrů. Počet potřebných vozidel, které by se teoreticky měly v třicetiletém ekonomickém cyklu amortizovat, je pak značný, neboť při odhadu průměrného proběhu vozidla 500 km/den se jedná o 200 kmenových vozidlových jednotek, což by při typické ceně 200 mil. Kč za vozidlovou jednotku odpovídalo prostě investiční hodnotě čtyřiceti miliard korun.

²⁴ Variantou mohou být pouze služby leasingových společností pronajímajících vozidla nebo nasazení užitých (popř. repasovaných) vozidel, ke kterým mohou mít někteří dopravci omezený přístup.



skokového navýšení provozních zdrojů z rozpočtu České republiky umožnit dopravcům obnovit vozidlový park osobní železniční dopravy a zároveň zrychleným způsobem modernizovat veřejné služby v přepravě cestujících železniční osobní dopravou na úroveň obvyklou v řadě vyspělých členských států Evropské unie.

Ekonomicky oprávněnými položkami pro kompenzace za veřejné služby²⁵ jsou nejen účetní odpisy vozidel, ale také související finanční náklady. Tyto finanční náklady představují nezbytné výdaje dopravce na zajištění potřebného kapitálu na pořízení vozidla, který je nutné vynaložit zpravidla na začátku plnění smlouvy o veřejných službách v situaci, kdy odpisy dodatečně splácí orgán veřejné správy pořízení vozidla po celou dobu ekonomické životnosti vozidla, tedy zpravidla po následujících 30 let. Výše finančních nákladů odpovídá bankovním produktům umožňujícím financování vozidel a s ohledem na dobu poskytnutí úvěru je s cenou vozidla řádově srovnatelná. Poskytnutí jednorázové dotace na začátku provozu na základě smlouvy o veřejných službách vede k redukci těchto finančních nákladů pro dopravce a tím v konečném důsledku pro objednatele, tedy orgány veřejné správy.

Naplnění tohoto cíle formou podpory nákupu nových vozidel proto povede k:

- **nastavení trendu nákupu nových vozidel pro veřejné služby,**
- **odstranění bariér pro vstup nových dopravců na trh veřejné železniční dopravy,**
- **plnění ukazatelů společenského přínosu řádově vyšších investic do železniční dopravní cesty, podporovaných z fondů EU.**
- **snížení nákladů objednatelů služeb ve veřejné dopravě.**

3.3. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „ZAJIŠTĚNÍ INTEROPERABILITY V SOULADU S TSI“

Stávající park vozidel v oblasti železniční dopravy z technických nebo ekonomických důvodů neumožňuje v plné míře naplnit cíle interoperability železniční dopravy. Je sice skutečností, že Česká republika bude podporovat i dosazení interoperabilních zařízení do stávajících vozidel²⁶, ale dodatečné vybavování stávajících vozidel, která nebyla projektována s ohledem na současné potřeby interoperability, je velmi nákladné a není možné realizovat plošně pro celý vozidlový park české železnice. Přitom rozsah vozidlového parku, který je alespoň zčásti používán na výkony v rámci závazku veřejné služby, je značný. K 31. 12. 2013 se např. v případě dominantního dopravce ČD, a.s., jednalo o 3342 osobních vozů a 2590 hnacích vozidel (lokomotiv, motorových vozů a jednotek)²⁷. Uvedený vozidlový park se sice s e

²⁵ Ust. § 23 zákona o veřejných službách

²⁶ Tato aktivita je rovněž podporována z prostředků EU v rámci specifického cíle 1.5 OPD, Operační program Doprava 2014-2020, Programový dokument, strana 60.

²⁷ Statistická ročenka ČD 2013, strana 2 a 3.

zvyšující se efektivitou provozu železničních dopravců pomalu zmenšuje, i tak ale jeho rozsah neumožňuje zajistit interoperabilitu železniční dopravy v plném rozsahu pouhou rekonstrukcí stávajících vozidel. Z hlediska ekonomické efektivity je proto jediným možným způsobem, jak co nejrychleji dosáhnout interoperability železničního systému v České republice, obnovit co největší část vozidlového parku osobních železničních dopravců zcela novými vozidly, která jsou projektována podle současných požadavků železniční dopravy vyplývajících s platných předpisů Evropské unie i České republiky. Jak již bylo uvedeno, finanční náročnost pořízení nových vozidel představuje pro dopravce a objednatele jednu z překážek v obnově vozidlového parku. Bez podpory prostředky Evropské Unie by se tak stávající deficit vůči právním předpisům v oblasti TSI nadále prohluboval. Podporou obnovy vozidlového parku se proto zároveň podporuje naplňování závazků České republiky týkající se dosažení provozní propojitelnosti, tedy interoperability železničního systému, vyplývajících z platných předpisů Evropské unie v této oblasti.

V oblasti obnovy a výstavby železniční infrastruktury probíhají projekty, které ve svém oboru cíle interoperability úspěšně naplňují. Jejich plného efektu bude dosaženo až v okamžiku, kdy se k systému infrastruktury připojí také paralelní systém kolejových vozidel a dojde tak k jejich plnému využití. Zejména lze uvést, že již od roku 1993 probíhá na území České republiky rekonstrukce páteřních železničních tratí (tranzitní koridory č. I-IV), která je rovněž výrazně spolufinancována z prostředků Evropské unie, převážně z OPD. Jedná se o tratě Děčín st. hr. - nádraží Praha-Holešovice - Pardubice - Brno hlavní nádraží - Břeclav st. hr. (I. Tranzitní koridor), Petrovice u Karviné st. hr. - Ostrava hlavní nádraží - Přerov - Břeclav st. hr. (II. Tranzitní koridor), Mosty u Jablunkova st. hr. - Ostrava hlavní nádraží - Přerov - Praha - Plzeň - Cheb st. hr. (III. Tranzitní koridor) a Praha - České Budějovice - Horní Dvořiště st. hr. (IV. Tranzitní koridor). Všechny tyto tratě představují součást sítě celoevropsky významných tratí TEN-T a celkově měří 1402 km. Na celkové délce železniční sítě v ČR se sice páteřní tratě (tvořící síť národních koridorů) podílí pouhými 14%, na přepravních výkonech v osobní dopravě (komerční i v závazku veřejné služby) mají ale nadpoloviční podíl a představují navíc jediné významné a kapacitní spojení s okolními zeměmi. Proto je už vzhledem k poloze České republiky na mapě Evropy a podílu těchto páteřních tratí na její železniční síti nutné, aby co největší část vozidlového parku měla neomezený přístup na celoevropskou železniční síť.

Páteřní železniční tratě umožňují na vybraných úsecích provoz vlaků rychlostí 160 km/h (po určitých úpravách v blízké budoucnosti na určitých úsecích až 200 km/h), podle nařízení Evropského parlamentu a rady č. 1315/2013 bude ČR v následujících desetiletích budovat první část vysokorychlostní tratě z Prahy směrem na Drážďany po které je v současnosti vedena linka R 5/Ex 3. Meziúzemní vlaky na linkách Ex 1, Ex 3 a Ex 4 mají již v současnosti možnost využívat rychlé železnice v Německu, Rakousku a Polsku. Těmto rychlostním požadavkům ale vyhovuje jen velmi omezený počet vozidel osobní přepravy. Např. z celkového počtu 2130 osobních vozů, vhodných do souprav vlaků dálkové osobní dopravy²⁸

²⁸ 1932 osobních vozů 1. a 2. třídy, 86 lůžkových a lehátkových vozů, 36 jídelních vozů a 76 zavazadlových vozů, Statistická ročenka ČD 2013, strana 3.

pro maximální rychlost 160 km/h vyhovuje pouze 597 vozů, tedy zhruba 28%. Ještě horší situace je v případě motorových, elektrických a netrakových jednotek, tedy segmentu vozidlového parku, který se v současnosti jeví jako nejperspektivnější: zde pro rychlosti 160 km/h a vyšší vyhovuje pouze 26 jednotek z celkového počtu 849, tedy necelá 4% všech jednotek.

Přitom právě nadregionální linky nejvyššího segmentu na pátečních tratích soustavně již po dobu několika let vykazují nejvyšší růst přepravní poptávky, zhruba o 10 % ročně. Nejde tedy jen o kvalitu, ale i o kvantitu přepravní nabídky. Tu nelze řešit modernizací starších vozidel, ale nákupem nových vozidel. Ten nelze uskutečnit z odpisů (ty činí při životnosti 30 let 3,3 % ceny vozidel ročně), neboť potřebné investice jsou čtyřnásobně vyšší (3,3 % prostá reprodukce plus 10 % nárůst počtu cestujících). Tento trend se ukázal na již modernizovaných tratích 1. a 2. národního tranzitního koridoru a analogicky nastane i na tratích 3. a 4. národního tranzitního koridoru po dokončení stavebních prací. Jde zejména o expresní linky Ex 3 Praha – Brno (zvládnutí přepravní poptávky vytvořením půlhodinového taktu), Ex 6 Praha – Plzeň (- DE) a Ex 7 Praha – České Budějovice (- AT). Dotovaným investováním do vozidel pro tyto linky lze vytvořit podmínky pro objednání nových výkonů nadregionální železniční dopravy v závazku veřejné služby v zájmu státu bez velkého růstu nákladů.

Nedílnou součástí předpisů v oblasti TSI jsou také opatření v přímém vztahu k cestujícím. Výraznou kapitolu představuje předpis označovaný jako TSI PRM, který zajišťuje dostupnost železniční dopravy osobám s omezenou schopností pohybu a orientace²⁹. Stávající vozový park osobní železniční dopravy není z důvodu stáří a struktury pro cestující se zdravotním postižením uzpůsoben. V regionální dopravě byla sice v uplynulých letech pořízena nebo modernizována řada vozidel, umožňujících bezbariérový přístup, a to i s přispěním prostředků Evropské unie z Regionálních operačních programů, tento trend se ale zcela vyhnul dopravě nadregionální. Tam jsou takové cestující odkázáni v lepším případě na služby výsuvných plošin a následně mnohdy cestují nepříliš důstojně ve služebním oddíle. Proto byla v Programu stanovena podmínka, že u elektrických i motorových jednotek a vozů může být dotace poskytnuta jen v případě, pokud budou tyto jednotky upraveny pro umožnění přístupu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Přístupnost vozidel bude zajištěna nízkopodlažností alespoň části plochy vozidla, případně existencí zvedací plošiny pro osoby s omezenou schopností pohybu. V této souvislosti je nutné rovněž zdůraznit, že zlepšení přístupu osob s omezenou schopností pohybu a orientace je jedním ze způsobilých nákladů Programu vynaložených na modernizaci železničních kolejových vozidel. Ustanovení norem TSI jsou sice zaměřena na znevýhodněné skupiny cestujících, benefit z jejich realizace ale mají i jiné skupiny cestujících a mnohdy i dopravce resp. objednatel, neboť např. nástup a výstup cestujících v nízkopodlažním vozidle je rychlejší a pro cestující příjemnější, než ve vozidle standardním.

²⁹ Nařízení Komise č. 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Cílem Programu je proto odstranění překážek, které brání naplňování cílů interoperability v oblasti železniční dopravy.

Naplňování tohoto cíle formou podpory nákupu nových vozidel umožní:

- zvýšit bezpečnost, rychlost, plynulost a spolehlivost železniční dopravy v souladu s trendem interoperability evropského železničního systému,
- zhodnotit investice vynaložené na infrastrukturní opatření,
- pokrýt kvalitními novými vozidly prudce rostoucí poptávku po nadregionální meziměstské přepravě expresními vlaky,
- zlepšit přístup k železniční dopravě pro cestující se specifickými potřebami.

3.4. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „ZVÝŠENÍ ÚROVNĚ KVALITY A SPOLEHLIVOSTI POSKYTOVANÝCH SLUŽEB“

Konkurentem veřejné dopravy je především individuální automobilová doprava. S ohledem na to, jaký obrovský technologický pokrok a kvalitativní skok učinila vozidla individuální automobilové dopravy za posledních dvacet roků³⁰ (přičemž se během této doby radikálně zvýšila i kvalita osobních automobilů jak v základní výbavě, tak v podobě volitelných paketů), je zřejmé, že k dosažení konkurenceschopnosti veřejné dopravy bude třeba učinit neprodleně kroky ve směru ke kvalitě. Osobní automobil je dnes občanským standardem a logickým měřítkem, kterým cestující porovnává úroveň veřejné dopravy. Dopravní politika však upozorňuje vedle přínosů rovněž na negativní trendy spojené s individuální automobilovou dopravou z hlediska prostorového, emisního i sociálního a pokládá kvalitní veřejnou dopravu za jeden z možných nerestriktivních nástrojů, jak rozsah a tedy i negativní důsledky individuálního automobilismu omezit. Vnímání negativních stránek automobilové dopravy stojí přitom v samém základu dopravní politiky státu, ať už se jedná o nutnost nadměrných investic do silniční dopravy, problematické řešení dopravy v klidu nebo o hlukovou a emisní zátěž z této dopravy plynoucí³¹. Přitom pro využívanost veřejné dopravy jsou rozhodující právě klienti, kteří *mají alternativu* použití osobního automobilu. Tržní hlasy těchto cestujících odlišují státy s úspěšnou veřejnou dopravou – mezi které usiluje se řadit i Česká republika – od zemí, kde má veřejná doprava pouze sociální úlohu pro nízkopříjmové vrstvy obyvatelstva.

Cestující v osobní železniční dopravě v rámci závazku veřejných služeb však nejsou konfrontováni pouze s kvalitními osobními automobily, nýbrž i s dramatickým nárůstem kvality na *komerčních* službách. U mnoha komerčních autobusových linek je wi-fi,

³⁰ V roce 1989 bylo na území ČR registrováno 2 325 755 osobních aut, v roce 2014 již 4 893 562, tedy více než dvojnásobek. Zdroj: Policie ČR, Sdružení automobilových výrobců.

³¹ Dopravní politika ČR pro období 2014- 2020 s výhledem do roku 2050, kapitola 2.5

občerstvení, individuální osvětlení, ergonomická sedadla a kvalitní vypružení vozidel samozřejmostí. Na železnici se zákazníkům veřejných služeb ukazují komerční produkty SC Pendolino, či moderní elektrické jednotky dalšího železničního dopravce. S tímto ostře kontrastuje neutěšenost služeb na řadě služeb obecného hospodářského zájmu, provozovaných v závazku veřejné služby. Převážná část stávajícího vozidlového parku osobní železniční dopravy v ČR totiž pochází z 60. - 80. let minulého století. Obecně tato užitá a odepsaná vozidla neumožňují projíždění oblouků tak rychle jak by bylo možné s ohledem na maximální hodnoty tzv. nevyrovnaného příčného zrychlení³², z konstrukčních či dynamických důvodů neumožňují využívání rychlostního profilu modernizovaných drah³³ a v těchto vozidlech nemůže dopravce poskytovat ani služby, které odpovídají současným požadavkům trhu, kterému se úspěšná veřejná doprava musí přizpůsobit.

Dalším na železnicích v ČR nově budovaným prvkem jsou rychle projížděné tunely. Za jízdy vlaků v nich vznikají tlakové rázy, které jsou cestujícím nepříjemné (zaléhání v uších). Pro odstranění tohoto cestujícím nepříjemného jevu je nutností orientace na tlakotěsná vozidla, která svojí konstrukcí udržují ve svém interiéru stálý tlak. Proto je potřebné v souběhu s výstavbou nových dlouhých rychle projížděných tunelů nakupovat pro rychlé vlaky tlakotěsná vozidla, aby nedošlo k nepříjemnému překvapení cestujících bolestí v uších. Tato vozidla budou v následujícím období preferována zejména na páteřních linkách, zajišťujících propojení významných sídelních center.

Snaha o zatraktivnění veřejných služeb v přepravě cestujících je tak společným jmenovatelem jednotlivých složek tohoto cíle. S ohledem na přepravní segment veřejné dopravy, ve kterém budou vozidla nasazována, musí nastavení parametrů poskytované služby respektovat specifické potřeby cestujících, počínaje pohodlím a servisem pro nadregionální cesty a konče dostatečnou kapacitou a promyšleným uspořádáním vozidla v příměstské dopravě na krátké vzdálenosti. Všechny tyto parametry se objednatel a dopravce z výše uvedených důvodů snaží nastavit tak, aby nabídly cestujícím atraktivní alternativu k cestě autem. Problematika tohoto cíle částečně souvisí s oblastí integrovaných dopravních systémů, jejichž páteří součástí železnice tvoří. To ale nejde učinit bez moderních vozidel. Významná část stávajícího vozidlového parku ale odpovídá představám o kultuře cestování z doby před rokem 1989. Typickým prvkem těchto vozů byl např. koženkový potah sedadel, větrání formou otevíratelných oken (z důvodu hluku a pohybu vzduchu ve vozidle je tato forma větrání při rychlostech nad cca. 100 km/h problematická), dveře do vozů bez možnosti jejich centrálního uzavření a blokování za jízdy nebo během zastavení mimo stanici apod. Tyto a řada dalších

³² Železniční dráhy jsou v obloucích konstruovány tak, že vnější kolejnicový pás je převýšen a vozidlo se tak „naklopí“ do středu oblouku, čímž se redukuje část odstředivé síly působící na cestující. Zbytek odstředivé síly je nevyrovnán. Lze velmi zjednodušeně uvést, že moderní vozidla (a to i ta bez aktivního naklápění) umožňují projíždění oblouků tak, že na ně působí poněkud vyšší odstředivá síla, a jsou tedy v obloucích poněkud rychlejší.

³³ Modernizované dráhy v České republice mají velmi pestrý rychlostní profil, který kolísá od maximální rychlosti cca 80 km/h po 160 km/h. Dynamická vozidla, která dobře akcelerojí, jsou proto zásadní pro kvalitní využívání krátkých rychlých úseku na nich.

prvků³⁴, typických pro cestování vlakem v bývalém Československu byly přitom v západní Evropě již v době vzniku dodnes používaných vozidel morálně zastaralé. Přes řadu dílčích úprav a modernizací větší části vozidlového parku nebylo možno tento nevyhovující stav dosud odstranit. Modernizovaná vozidla totiž z ekonomických a technických důvodů zachovávají řadu původních a dnes již morálně i technicky zastaralých konstrukčních uzlů, poplatných době vzniku původních vozidel.

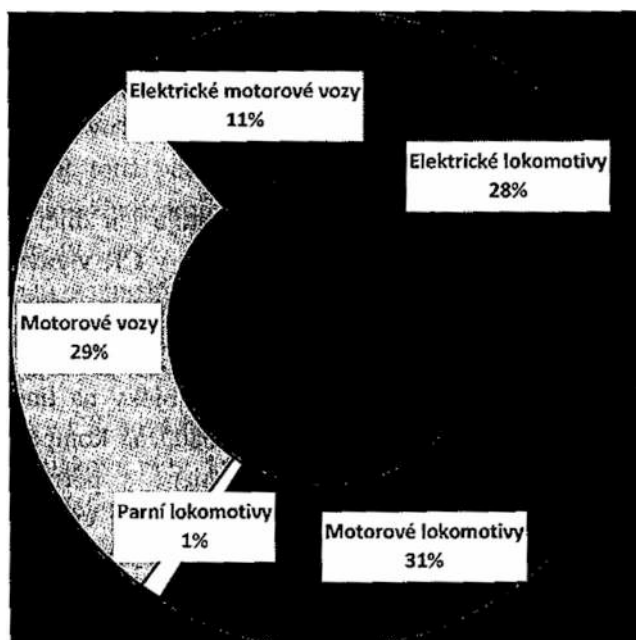
V programu uvažovaná částka 20,264 mld. Kč reprezentuje jen dílčí část hodnoty parku vozidel, potřebných pro zajištění osobní železniční dopravy v ČR v závazku veřejné služby (viz též orientační propočet na straně 14, poznámka 22). Proto je potřebné uvažovat s dvojím (přímým a nepřímým) účinkem nově nakupovaných vozidel (kaskádový efekt):

- nová vozidla zvýší kvalitu a kvantitu přepravní nabídky na lince, pro kterou byla dodána a zároveň odlehčí objednatelům o část nákladů na kompenzaci (dopravce mu nebude účtovat odpisy a finanční náklady spojené s pořízením vozidla). Tato skutečnost platí v případě, že dopravce získá dotaci ve výši 100% celkové ceny vozidla, nicméně i v případě, kdy bude nucen zajistit 15% z ceny vozidla z vlastních zdrojů, bude finanční zátěž pro objednatelů znatelně menší, než kdyby Program vůbec nebyl využit,
- zánovní vozidla, uvolněná dodáním nových vozidel, budou přesunuta na další linku, na které nahradí zastaralá vozidla. Tím se zvýší kvalita a kvantita přepravní nabídky i na dalších přepravních službách. Zároveň nebude její objednatel zatížen velkými náklady, neboť odepisována budou relativně levná vozidla.

Tomuto principu též odpovídá ekonomická efektivita investic z hlediska jejich celospolečenského přínosu. Z toho důvodu je přibližně polovina prostředků Programu alokována do nadregionální dopravy, na jejíchž linkách (jak expresních, tak v mírně menší míře i rychlíkových) dosahují vlaky vyšší průměrný kilometrický proběh a zároveň vyšší průměrnou obsazenost, než v dopravě regionální. V současné době jsou navíc na některých linkách nadregionální dopravy provozována zánovní vozidla, určená z výroby primárně pro regionální dopravu - např. se jedná o motorové vozy řad 842, 843 a 854 ČD. Výše popsáním způsobem tak dojde k tomu, že díky Programu bude možno nabídnout i cestujícím na regionálních tratích, přímo opatřeními Programu nedotčenými, přepravu vhodnými vozidly, která jsou max. polovinu své ekonomické životnosti.

³⁴ Jen málo vozidel disponuje klimatizací, WC s uzavřeným systémem a obdobnými konstrukčními uzly, které dnes patří neodmyslitelně k základní kultuře dopravních služeb na železnici.

Graf 1: Struktura parku hnacích vozidel dominantního dopravce ČD³⁵



Jak dokládá graf, stávající vozidlový park rovněž nevyhovuje z hlediska své skladby, a to jak z hlediska cestujících³⁶, tak dopravců. Zatímco v posledních 30 letech poptávají evropští železniční dopravci z ekonomických i provozních důvodů takřka výhradně ucelené elektrické i motorové jednotky, v ČR dosud převažují v nadregionální dopravě soupravy klasických vozů, tažených lokomotivou. Takové soupravy jsou sice v některých případech vhodnější³⁷, proto jejich pořízení Program připouští, jedním z cílů podpory koupě nových železničních vozidel z prostředků EU je ale též zlepšení struktury vozového parku, aby bylo možné elektrické, motorové a netrakové jednotky provozovat všude tam, kde je jejich provoz optimální³⁸. Vzhledem k tomu, že většina železničních správ v okolních zemích provoz ucelených jednotek (zejména elektrických nebo netrakových) dlouhodobě preferuje, je tento typ železničních vozidel rovněž perspektivně potřebný pro mezinárodní železniční dopravu, neboť v běžném provozu nelze provozovat na jedné lince částečně ucelené jednotky a zároveň soupravy klasických vozů s lokomotivou³⁹.

³⁵ Statistická ročenka ČD 2013, strana 2, je uveden stav veškerých hnacích vozidel, tedy i těch mimo závazek veřejné služby, nicméně vozidla, provozovaná v tomto režimu, mezi hnacími vozidly dopravce ČD převažují.

³⁶ V současné době je cestujícími z důvodu bezpečnosti i pohodlí preferováno velkoprostorové uspořádání interiéru vozidel, většina vozidlového parku nadregionální dopravy v České republice je stále v oddílovém uspořádání, obvyklém v minulosti.

³⁷ Např. u linek s velmi nevyrovnanou poptávkou po přepravě během dne nebo týdne nebo v případě potřeby provozovat přímé vozy mezi různými linkami, v noční dopravě vlaků s lůžkovými a lehátkovými vozy jsou klasické soupravy nezbytné.

³⁸ V případě potřeby lépe akcelerujících vozidel, např. z důvodu parametrů pojižděné tratě nebo kvůli krátkým vzdálenostem jednotlivých zastávek na lince

³⁹ Zejména kvůli zcela odlišným jízdním vlastnostem obou typů železničních vozidel, které neumožňují sestavit jízdní řád konkrétní linky tak, aby byly optimálně využity jízdní vlastnosti obou.

Naplnění tohoto cíle formou podpory nákupu nových vozidel povede k:

- zvýšení kultury cestování pro cestující na úroveň obvyklou v ostatních zemích EU,
- odstranění nevhodné skladby vozidlového parku osobních železničních vozidel a umožní provoz odpovídajících vozidel na příslušných výkonech.

3.5. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „SOULAD S PRIORITYMI V OTÁZKÁCH ENERGETICKÉ EFEKTIVITY, ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A BEZPEČNOSTI“

Klíčovým parametrem objednatelů veřejné dopravy je finanční náročnost objednávaných služeb. Souběžně se snahou vytvořit atraktivní systém veřejné dopravy pro cestující, který zlepšuje bilanci na příjmové stránce, je také cílem objednatelů efektivně pracovat s nákladovými položkami. V oblasti provozu železničních vozidel je proto tlak na jejich hospodárný provoz. Nová vozidla, především ucelené jednotky, mají menší poměrnou hmotnost na přepravovanou osobu než vozidla stávající, což dále přispívá k úspoře trakční energie. V případě nasazení ucelených jednotek s distribuovaným výkonem (pohonem více náprav vlaku) je možné dosáhnout lepší dynamiky jízdy s mnohem menšími požadavky na trakční výkon, než u mnohých stávajících řešení. Podstatným přínosem pro hospodárnost provozu je také vyšší provozní spolehlivost nových vozidel.

Důležitým aspektem jak z hlediska energetické efektivity tak životního prostředí je rovněž otázka pohonu nově pořizovaných vozidel. Z celkové délky 9560 km železničních tratí (hustota železniční sítě je v ČR ze všech zemí EU po Lucembursku druhá nejvyšší) je 3216 km, tedy 33,6%, elektrizováno⁴⁰. Tento poměr v budoucnu dále poroste a elektrický provoz je zaveden na převážné většině železničních tratí s dálkovou osobní dopravou, přičemž historicky vzniklý park železničních vozidel této skutečnosti ne zcela optimálně odpovídá. Historickým vývojem se totiž v ČR využívají dvě elektrizační soustavy⁴¹. V minulosti byla ovšem pořizována převážně jednosystémová vozidla elektrické trakce, tj. schopná provozu pouze na jedné elektrizační soustavě. Z řady technických a ekonomických důvodů (vyšší investiční a provozní náklady stejnosměrného systému oproti střídavému, mimo jiné i zhruba 8 krát vyšší ztráty energie v trakčním vedení, omezená přenosová schopnost trakčního vedení limitující využitelný výkon vozidel a tím rychlost vlaků, omezování četnosti jízdy vlaků a tím i propustné výkonnosti tratí rozhodlas řada evropských železnic (včetně Slovenska) na přechod od stejnosměrného ke střídavému systému a uskutečňuje jej. Také v ČR dojde v delší perspektivě ke sjednocení elektrizační soustavy, Ministerstvo dopravy ČR k tomu v souladu

⁴⁰ Ročenka dopravy ČR 2013, strana 42.

⁴¹ 58% tratí je elektrizováno stejnosměrným napětím 3 kV, 42 % střídavým napětím 25 kV, 50 Hz, hranice mezi oběma systémy prochází přibližně uprostřed území ČR od západu k východu, styk obou soustav je u Berouna, u Benešova, v Kutné Hoře, u Svitav, u Nezamyslic a v Nedakonicích.

s Dopravní politikou (4.3.6.: Snížit ztráty při provozu napájecích soustav a zařízení v elektrické trakci) již vyhlásilo zadávací řízení na zpracovatele studie, jak tento proces optimálně vyřešit - předmětem studie není zda, ale kdy a jak., je nutné do budoucna uvažovat s postupným přechodem od stejnosměrné napájecí soustavy ke střídavé 25 kV / 50 Hz, která je cílovou soustavou evropského železničního systému dle TSI ENE (subsystém energie), a především je výhodnější ve většině parametrů (investiční náročnost, výkonnost, velikost ztrát). Je proto pravděpodobné, že i u provozních souborů, které jsou dnes pokrývány pouze vozidly stejnosměrné trakce, vyvstane v budoucnu v některých případech potřeba vozidel dvousystémových⁴². V případě nadregionálních linek železniční dopravy v závazku veřejné služby je již nyní značná část výkonů provozována na tratích, elektrizovaných oběma trakčními soustavami⁴³. Změna struktury vozidlového parku díky nově pořízeným vozidlům (zejména díky univerzálním elektrickým jednotkám) by měla vést k optimálnímu využití elektrizované drážní infrastruktury a tím i snížení závislosti osobní železniční dopravy na ropných produktech v souladu s energetickou politikou státu⁴⁴. Z těchto důvodů bude v rámci programu podporován s výjimkou odůvodněných případů nákup vozidel elektrické trakce pro napájecí soustavu 25 kV/50 Hz nebo vícesystémových, umožňujících rovněž provoz na 25 kV / 50 Hz.

Velmi sledovanou oblastí je vztah k životnímu prostředí, který je souborem různých problémových okruhů. Z nižší spotřeby trakční energie a užití moderních pohonných jednotek plyne nižší celkový objem emisí poškozujících životní prostředí a emisí skleníkových plynů. Technický stav mnohých starších hnacích vozidel je již špatný a běžně dochází například k úkapům ropných produktů. Dále nový motor, nový brzdový systém a další komponenty vozidla efektivně snižují emise hluku a vibrací, které negativně působí na životní prostředí v okolí železničních tratí. Protihluková a antivibrační izolace, včetně výměny oken u modernizovaných vozidel, zlepšují komfort cestujících uvnitř vozidla.

Poslední a neméně významnou položkou je zvýšení bezpečnosti železniční dopravy. Toho bude dosaženo zaváděním moderních vlakových zabezpečovacích systémů, které výrazně omezí nebezpečí ohrožení železničního provozu chybou lidského faktoru. Moderní komunikační a zabezpečovací systémy jako GSM-R a ETCS navíc umožní efektivnější řízení železničního provozu, zvýšení kapacity tratí a omezení výskytu zpoždění. Nová vozidla jsou provozně spolehlivější, je u nich tedy nižší nebezpečí technického selhání.

⁴² V některých případech je potřeba z důvodu flexibilního mezinárodního provozu vozidla vyhovět též pohonem pro elektrizační soustavu 15 kV, 16,7 Hz, která se používá mj. v Německu a Rakousku, přičemž styk elektrizačních soustav je vždy v bodě státní hranice, vyjma úseku Znojmo- Šatov st. hr., elektrizovaného v celé délce soustavou 15 kV, 16,7 Hz..

⁴³ Z 27 linek nadregionální železniční dopravy v závazku veřejné služby je 6 provozováno na tratích, napájených stejnosměrnou soustavou, 1 na tratích, napájených střídavou soustavou, 10 na obou elektrizačních soustavách zároveň a 10 linek je provozováno v motorové trakci.

⁴⁴ Cíle 2.2.2. Optimalizace využití domácích energetických zdrojů (s velmi vysokou prioritou) a 2.3.1. Minimalizace emisí poškozujících životní prostředí (s vysokou prioritou) Státní energetické koncepce ČR.

Naplňování tohoto cíle formou podpory nákupu nových vozidel umožní:

- zlepšit hospodárnost provozu,
- snížit zátěž životního prostředí,
- zvýšit bezpečnost železniční dopravy.



4. PODMÍNKY POSKYTNUTÍ PODPORY

4.1. PŘÍJEMCI PODPORY

Příjemce podpory lze rozdělit do dvou kategorií:

- Dopravci s licenci dle § 24 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách ve znění pozdějších předpisů, kteří k datu vydání rozhodnutí o poskytnutí dotace mají uzavřenu smlouvu o veřejných službách podle zákona o veřejných službách.
- Ministerstvo dopravy nebo kraje jako objednatelé dle § 3 a § 4 zákona o veřejných službách v případě, že budou vlastníky z dotace pořízených vozidel.

Poskytnutí podpory se předpokládá na zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících podle § 3 nebo 4 zákona o veřejných službách. S ohledem na páteří charakter železniční dopravy nejsou jako příjemce podpory uvažovány obce.

4.2. ZPŮSOBILÉ VÝDAJE

Způsobilost výdajů Programu se řídí rámcem, který je stanoven v „*Metodice způsobilých výdajů pro programy spolufinancované ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti na programové období 2014-2020*“, rámec pro projekty, spadající svou realizací do období 2007-13 reguluje dokument „*Metodická příručka způsobilých výdajů pro programy spolufinancované ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti na programové období 2007-2013*“.

Dotace je poskytována formou investiční dotace na nákup nového vozidla pro nadregionální nebo regionální železniční osobní dopravu. Podpořeny mohou být výhradně tyto konfigurace vozidel:

- elektrické jednotky a vozy,
- motorové jednotky a vozy,
- netrakové jednotky s lokomotivou,
- netrakové jednotky samostatně a
- ucelené soupravy osobních vozů klasické stavby, umožňující sestavení standardní vlakové soupravy dle příslušné smlouvy o veřejných službách v drážní dopravě z vozidel pořízených z dotace. Provozování jiných, než z dotace pořízených, vozidel ve vlakové soupravě je přípustné pouze v případě mimořádně zvýšené poptávky po přepravě (např. před státními svátky) po předchozí dohodě s objednatelem předemných výkonů v závazku veřejné služby. Soupravy osobních vozů je možno podpořit jak samostatně tak v odůvodněných případech i s hnacím vozidlem.

Jiné, než výše uvedené konfigurace drážních vozidel nejsou v rámci Programu povoleny, ve

všech případech kromě souprav, složených z klasických osobních vozů, bude umožněn provoz se staršími vozidly na jednom vlaku, pokud bude tento provoz součástí provozního konceptu, řešeného projektem. Hnací vozidla elektrické trakce jsou způsobilým výdajem pouze tehdy, jsou-li vybavena pro provoz na střídavém napájecím systému 25 kV/50 Hz. Tato podmínka neplatí pouze v případě, že žadatel doloží poskytovateli dotace, že pro projektem uvažovaný provozní koncept není tato podmínka nutná a lze předpokládat, že po většinu doby životnosti z dotace pořizovaného vozidla (nejméně však 15 let) nutná nebude. Způsobilým výdajem je rovněž vybavení vozidel řídicími systémy, využívajícími globální navigační družicové systémy pro bezpečnou lokalizaci vlaků, souvisejících komunikačních systémů s vlakem bezdrátovými přenosovými systémy a centralizovaných systémů řízení s automatickou kontrolou povolení jízdy i rychlostního profilu, pouze však mobilní část těchto zařízení, umístěná fyzicky v předmětném vozidle.

Dotace na nákup nového vozidla bude z prostředků EU poskytována maximálně do výše 85 % pořizovací ceny vozidla bez DPH, bude-li vozidlo provozováno v rámci závazku veřejné služby podle § 3 nebo 4 zákona o veřejných službách. U vozidel určených pro přepravu cestujících bude dotace poskytnuta jen v případě, že vlaková souprava umožní přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace⁴⁵. Podíl národního spolufinancování ve výši 15% bude v případě dopravy nadregionální zajištěn ze státního rozpočtu prostřednictvím rozpočtové kapitoly 327 Ministerstvo dopravy. V případě dopravy regionální zajistí spolufinancování příslušné kraje, případně se bude jednat o podíl příjemce dotace, přičemž konkrétní uspořádání bude ponecháno na svobodném rozhodnutí jednotlivých krajů.

Čerpání dotace ze státního rozpočtu i z prostředků EU se bude řídit právními předpisy, pokyny, pravidly a podmínkami stanovenými pro jejich čerpání a použití Ministerstvem financí ČR a orgány EU. Prostředky budou příjemcům poskytovány dvěma způsoby. Jednak formou ex-post plateb, tj. na základě již uskutečněných výdajů, případně formou modifikovaných (resp. v programovém období 2014-2020 - kombinovaných) plateb, kdy budou žadateli poskytovány prostředky na základě splatných faktur, případně i jiných obdobných účetních dokladů. Vztahy s příjemci budou upraveny Rozhodnutím o poskytnutí dotace (dále jen „Rozhodnutí“), které bude obsahovat podmínky čerpání dotace.

Způsobilé výdaje v rámci všech podprogramů musí dále splňovat následující podmínky:

- budou vynaloženy na předem stanovené účely a v souladu s cíli Programu,
- mohou být vynaloženy pouze v rámci období stanoveného v Rozhodnutí, nejdříve však v den podání žádosti o dotaci,
- budou před proplacením prokazatelně zaplacený příjemcem dotace, případně na ně byl vystaven účetní doklad (v závislosti na způsobu přidělení dotace), přičemž v případě pořízení majetku nebo služeb v cizí měně je způsobilým výdajem skutečně uhrazená částka za dané plnění v Kč v den úhrady a

⁴⁵ Rozhodnutí komise 1300/2014/EU ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

- musí být doloženy průkaznými doklady.

Způsobilými výdaji v rámci všech podprogramů nejsou zejména⁴⁶:

- DPH, pokud je příjemce dotace plátcem DPH, který má při pořízení vozidel nárok na odpočet DPH,
- splátky půjček a úvěrů,
- sankce a penále,
- náklady na záruky, pojištění, úroky, bankovní poplatky, kursové ztráty,
- celní a správní poplatky,
- práce realizované na cizím majetku,
- opravy a údržba vozidla nad rámec standardních servisních služeb pro zajištění provozuschopnosti vozidla, které mohou být zahrnuty jako způsobilé již v pořizovací ceně vozidla a
- účetně nedoložené výdaje.

Daně jsou obecně nezpůsobilým výdajem.

Ostatní podmínky pro poskytování podpory:

- Podpora nemůže být poskytnuta žadatelům, kteří nemají vypořádány všechny závazky vůči státnímu rozpočtu (k 31. prosinci předchozího roku)⁴⁷. Podporu rovněž nelze poskytnout subjektu, vůči kterému bylo vydáno rozhodnutí o úpadku a to i v době mezi podáním žádosti o dotaci do vydání Rozhodnutí, případně na kterého byla vyhlášena exekuce či se nachází v likvidaci.
- Nová vozidla pořízená z dotace musí být provozována výhradně na dopravních výkonech zajišťovaných v závazku veřejné služby, a to po celou dobu ekonomické životnosti vozidla. Do přípustných dopravních výkonů mohou být zahrnuty i výkony manipulační a technologické, pokud je jejich realizace spojena s provozem a údržbou předmětného vozidla. Nasazení vozidla na jakýchkoliv jiných dopravních výkonech může být v mimořádných a odůvodněných případech výslovně odsouhlaseno poskytovatelem dotace. Výkony mimo závazek veřejné služby, provozované úplatně, jsou výslovně vyloučeny.
- Pokud v průběhu doby ekonomické životnosti zakoupeného vozidla (zpravidla 30 let) příjemce podpory skončí plnění smlouvy o veřejných službách tímto vozidlem, bude povinen postupovat jedním z následujících způsobů:

⁴⁶Kromě uvedeného nemohou být způsobilé především o výdaje, které nemohou být spolufinancovány, neboť nejsou v souladu s příslušnými předpisy EU, národními pravidly nebo dalšími pravidly stanovenými příslušným poskytovatelem podpory. Pro programové období 2007 – 2013 tato pravidla stanovuje Metodická příručka způsobilých výdajů pro programy spolufinancované ze SF a FS na programové období 2007 – 2013, v případě programového období 2014 – 2020 se jedná o Metodický pokyn pro způsobilost výdajů a jejich vykazování v programovém období 2014 – 2020

⁴⁷ Za závazky vůči státnímu rozpočtu se považují závazky vůči finančnímu úřadu, zdravotním pojišťovnám, správě sociálního zabezpečení a celní správě.

- a) převést vlastnické právo k vozidlu dopravci, který bude nadále provozovat předmětné veřejné služby v přepravě cestujících (například tutéž linku či tentýž soubor linek) na základě smlouvy o veřejných službách, přičemž podmínky poskytnutí podpory podle tohoto programu se vztahují i na nového provozovatele vozidel shodně jako na provozovatele původního (například nový provozovatel není oprávněn účtovat odpisy nad rámec, který připouští ustanovení tohoto programu). V závislosti na způsobu úhrady národního spolufinancování ve výši 15% celkových způsobilých výdajů bude převod vozidla nutně bezúplatný v případě, že dopravce obdrží z veřejných zdrojů 100% celkových způsobilých výdajů. Úplatný převod je povolen pouze v případě, že by na vozidle bylo v průběhu smlouvy o veřejných službách provedeno zhodnocení majetku (např. formou modernizace). V takovém případě uhradí nový nabyvatel zůstatkovou hodnotu takového zhodnocení. Jakékoliv zhodnocení majetku, vedoucí k nutnosti úplatného předání vozidla novému nabyvateli po skončení stávající smlouvy, je dopravce oprávněn realizovat jen s předchozím svolením objednatele a mělo by se tak dít pouze v nezbytně nutné míře. Další situací, kdy může dojít k úplatnému převodu je případ, kdy nebude dopravci hrazeno z veřejných rozpočtů 100% celkových způsobilých výdajů a zároveň vozidlo bude mít v okamžiku převodu nenulovou účetní zůstatkovou hodnotu, odpovídající poměrné části amortizace nedotovaného podílu vozidla. Tato zůstatková hodnota v sobě potažmo nezahrnuje výši poskytnuté dotace ani souhrn kompenzací poskytnutých na amortizaci nedotované části kupní ceny vozidla. V takovém případě uhradí nabyvatel nanejvýš tuto zůstatkovou účetní hodnotu vozidla, případně navýšenou o zůstatkovou účetní hodnotu jeho majetkového zhodnocení,
- b) provozovat vozidla na jiných veřejných službách v přepravě cestujících se souhlasem objednatele či více objednatelů dotčených veřejných služeb (dotčenými veřejnými službami se rozumí služby, na kterých bylo vozidlo provozováno původně, a služby, na které má být vozidlo převedeno), přičemž parametry výkonů na které bude vozidlo převedeno, by měly být obdobné nebo vyšší (v hodnotě kilometrických proběhů) jako v případě těch, pro něž bylo vozidlo uvažováno v žádosti. V případě této varianty musí objednatel zohlednit ve smlouvě o veřejných službách výši poskytnuté dotace a kompenzace uhrazené v průběhu platnosti předcházející smlouvy,
- c) nahradit vozidlo pořízené z dotace jiným vozidlem nejvýše srovnatelného stáří a splňujícího veškeré kvalitativní požadavky stanovené tímto programem a smlouvou o veřejných službách, pokud dojde k takovému poškození vozidla, že bude vozidlo neopravitelné či oprava vozidla bude zcela zjevně neekonomickou, v důsledku toho bude vozidlo odstaveno a nebude nadále provozováno,
- d) vrátit poměrnou část dotace, odpovídající jedné třicetině dotace za každý započatý kalendářní rok, ve kterém nebude vozidlo využíváno v souladu s písm. a), b) nebo

c) této odrážky.

- Vozidla pořízená v rámci podpory nesmí být po dobu pěti let od uvedení do provozu převedena příjemcem podpory na jiného majitele nebo dána za předmět zástavy, s výjimkou realizace nákupu vozidel formou splátkového prodeje; v těchto případech však jakékoli zajištění musí splňovat ostatní pravidla a podmínky Programu. V případě realizace zástavního práva je příjemce povinen podporu vrátit. Výjimku tvoří dále případy, kdy příjemce majetkově převede vozidla pořízená z podpory na nabyvatele, který bude nadále splňovat pravidla a podmínky Programu.
- Nová vozidla pořízená v rámci podpory musí dále být:
 - schválena pro provoz na železničních tratích v ČR⁴⁸ nejpozději k datu žádosti o platbu,
 - označena prvky povinné publicity pro příslušné programové období na bočních vnějších stranách vozidla v souladu s pravidly publicity OPD⁴⁹,
 - vybavena klimatizací v prostorách pro cestující,
 - vybavena prostředky bezdrátové komunikace, které budou umožňovat cestujícím přístup na internet ve formě wi-fi,
 - vybavena zásuvkami s napětím 230 V pro napájení drobné elektroniky a přenosných počítačů v počtu nejméně jedné zásuvky na 4 místa k sezení (s výjimkou sklopných sedaček),
 - vybavena v interiéru vozidla určeném pro přepravu cestujících elektronickým⁵⁰ vizuálním a akustickým informačním systémem pro poskytování informací cestujícím,
 - v exteriéru, v případě vozidel, určených pro přepravu cestujících, vybavena na bočních stranách vnějším elektronickým vizuálním informačním systémem,
 - alespoň jeden vůz v soupravě vozidel vybaven pro přepravu osob se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s článkem 4.2.2 „Vozidla“ předpisu TSI pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.
 - vybavena toaletou minimálně dle platných norem TSI (ve vztahu k počtu míst k sezení), přičemž alespoň jedno WC v soupravě musí být bezbariérově

⁴⁸ §43 a § 43b a násl. zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.

⁴⁹ Pro programové období 2014 – 2020 jsou pravidla publicity pro strukturální a kohezní fondy stanoveny nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 a v manuál Jednotného vizuálního stylu MMR, který definuje praktickou aplikaci. Pro programové období 2007 – 2013 vyplývá povinnost zajištění publicity z čl. 2 až 10 nařízení Komise (ES) č. 1828/2006. Veškerá pravidla týkající se publicity jsou pro OPD2 uvedena v dokumentu „Pravidla pro žadatele a příjemce Operačního programu Doprava 2014-2020“ a pro OPD1 v dokumentu „Pravidla pro publicity v rámci Operačního programu Doprava“. Tyto dokumenty jsou zveřejněny na www.opd.cz.

⁵⁰ Rozhodnutí komise 1300/2014/EU ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

dostupné dle příslušných předpisů TSI⁵¹- přípustné jsou pouze toalety s uzavřeným systémem.

- dle platných norem TSI (ve vztahu k počtu míst k sezení) případně v soupravě příslušný počet míst pro přepravu dětských kočárků a na každých 100 míst k sezení případnou v soupravě alespoň 2 místa pro přepravu jízdních kol (variantně lyží), vozidla jsou vybavena systémem centrálního zavírání a blokování dveří.
- v případě hnacích vozidel a řídicích vozů, pořízených v rámci OPD2 vybavena příslušným technickým mobilním zařízením, potřebným pro činnost systémů GSM-R a ETCS, pokud budou provozována na tratích, na kterých se dle Národního implementačního plánu ERTMS počítá s implementací ETCS level 2, s výjimkou případů, u nichž se aplikuje článek 9, odstavec 1, písmeno a) směrnice č. 2008/57, přičemž v těchto případech budou vozidla dovybavena do 5 let od jejich schválení do provozu.
- Výběr dodavatele zakázky na vozidlo nebo související služby musí být proveden v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách v platném znění. Příjemci podpory jsou zároveň povinni respektovat aktuální metodické pokyny Řídicího orgánu OPD upravující problematiku veřejných zakázek zveřejněné na www.opd.cz.
- Na poskytnutí podpory není právní nárok. Podpora je poskytována formou dotace.

4.3. UDRŽITELNOST PROJEKTOVÉHO ZÁMĚRU

Udržitelností projektového záměru se rozumí provoz vozidel, pořízených z Programu, v rámci uceleného provozního konceptu na konkrétní lince v souladu jak s projektem v rámci Programu, tak související smlouvy na veřejné služby v drážní dopravě. Tyto smlouvy se uzavírají zpravidla na dobu 15 let, což značně převyšuje minimální udržitelnost projektu v rámci Programu, jež činí 5 let. Ekonomická životnost z Programu pořízených vozidel je podle účetních standardů, obvyklých v ČR, zpravidla 30 let, přičemž je předpoklad, že i po skončení smluv provázaných s příslušnými projekty budou předmětná vozidla v rámci možností jezdit i nadále na stejných nebo obdobných výkonech. Toto je ošetřeno povinností smluvního dopravce buď předat po ukončení smluvního vztahu s objednatelům případnému novému provozovateli takových výkonů, nebo pokud změněné okolnosti způsobí, že i po skončení smluvního vztahu vázaného na projekt nebude vhodné provozovat vozidlo dosavadním způsobem, potom může být toto vozidlo převedeno příjemcem dotace na jiné výkony v závazku veřejné služby, avšak pouze po dohodě s příslušnými objednateli. Pokud

⁵¹ Podle článku 4.2.2.5 „Toalety“ a 5.3.2.4 „Univerzální toaleta“ rozhodnutí komise 1300/2014/EU ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

dojde k závažnému poškození vozidla tak, že toto vozidlo již nebude možné dále provozovat podle podmínek rozhodnutí o poskytnutí dotace, může dopravce toto vozidlo nahradit jiným, pokud je náhradní vozidlo nejméně srovnatelného stáří a splňuje veškeré kvalitativní požadavky stanovené Programem a smlouvou o veřejných službách. Uvedeným postupem budou výsledky Programu bezpečně zajištěny po celou dobu ekonomické životnosti z dotace pořízených vozidel a není možné, aby je příjemce dotace provozoval v rámci své komerční činnosti, čímž je vyloučen převod ekonomického zvýhodnění na trh osobní železniční dopravy. V případě nedodržení všech výše uvedených podmínek bude žadatel vracet poměrnou část dotace.



5. KRITÉRIA A ZPŮSOB HODNOCENÍ ŽÁDOSTI O POSKYTNUTÍ DOTACE

5.1. OBSAH ŽÁDOSTI

Pro projekty spadající svou realizací do OPD 2007-2013, podává žadatel projektovou žádost prostřednictvím aplikace Benefit7⁵². Kromě elektronické žádosti je žadatel povinen zpracovat a předložit Ministerstvu dopravy ČR žádost i v listinné podobě. Listinnou podobou žádosti se rozumí výtisk finalizované sestavy formuláře projektové žádosti zpracované v aplikaci Benefit7. K tomuto formuláři musejí být dále připojeny všechny povinné přílohy specifikované v Pokynech pro žadatele OPD. Při podávání žádosti postupuje žadatel dle kapitoly 3.1 Pokynů pro žadatele OPD⁵³ a dle Pokynů pro vyplnění projektové žádosti OPD v aplikaci Benefit7⁵⁴.

Pro projekty předkládané v rámci OPD 2014 – 2020 žadatel zpracovává a podává projektovou žádost dle pokynů upravených v dokumentu Pravidla pro žadatele a příjemce OPD, který je zveřejněn na webu www.opd.cz nejpozději v okamžiku vyhlášení příslušné výzvy.

Termíny pro předkládání žádostí budou stanoveny ve výzvě, přičemž z důvodu informovanosti žadatelů bude v dostatečném předstihu zveřejněn plán výzev nejméně na 2 kalendářní roky. Rozhodným datem přijetí žádosti bude datum na razítku podatelny Ministerstva dopravy (v případě listinného podání žádosti), popřípadě datum podání v rámci aplikace MS2014. Výzvy budou vyhlašovány v koordinaci s postupem vypisování nabídkového řízení (příp. přímého zadání) veřejné služby v drážní dopravě věcně i místně příslušným objednatel⁵⁵.

V rámci OPD 2007-2013 se nepředpokládá realizace velkých projektů dle č. 39 Nařízení Rady č. 1083/2006. V rámci OPD 2014-2020 se předpokládá realizace velkých projektů dle čl. 100 Nařízení Rady EU 1303/2013. Tyto projekty budou posuzovány v souladu s příslušnou legislativou a souvisejícími metodickými dokumenty a budou schvalovány dle postupů uvedených v čl. 102 Nařízení Rady EU 1303/2013.

5.2. POSTUP HODNOCENÍ

Projektové žádosti budou vyhodnocovány v souladu s kritérii pro výběr projektů schválenými příslušným Monitorovacím výborem pro daný program. Schvalovací proces bude probíhat dle standardních postupů platných v rámci kontrolních a řídicích systémů daného programu, a to

⁵² Tato aplikace je přístupná na adrese www.eu-zadost.cz.

⁵³ Aktuální pokyny pro žadatele jsou dostupné na této adrese: <http://www.opd.cz/cz/Pokyny-pro-zadatele>.

⁵⁴ Aktuální pokyny pro vyplnění žádosti jsou dostupné na této adrese: <http://www.opd.cz/cz/Projektova-zadost>.

⁵⁵ Podle § 9 zákona o veřejných službách.

tak, aby bylo možné posoudit kvalitu jednotlivých předložených projektů při zajištění principu rovného zacházení s jednotlivými žadateli, resp. projekty. Vzhledem ke skutečnosti, že proces výběru projektů bude úzce spjat se souběžně probíhajícím nabídkovým řízením či přímým zadáním na veřejné služby v drážní dopravě⁵⁶, bude dokončení schvalovacího procesu konkrétní projektové žádosti dovršeno vydáním Rozhodnutí o poskytnutí dotace, jehož podmínkou bude doložení uzavřené smlouvy s příslušným objednatelem na závazek veřejné služby s využitím vozidel, která budou předmětem dotace OPD. Tato provázanost obou procesů je zajištěna mimo jiné tím, že nebude možné žádat o dotaci na vozidla, na jejichž v projektu uvažované výkony nebude již v době podání žádosti o dotaci příslušným objednatelem splněna povinnost prenotifikace nově uzavírané smlouvy o veřejných službách podle ustanovení čl. 7 odst. 2 Nařízení č. 1370/2007.

Postup hodnocení se bude mírně lišit v závislosti na skutečnosti, zda žadatelem o dotaci je dopravce nebo objednatel. Pokud ale na stejný provozní koncept (provozovaný na základě stejné zamýšlené smlouvy o veřejných službách) budou žádat o dotaci jak dopravci, tak i objednatelé, získá dotaci objednatel jako orgán veřejné správy. V případě, že bude o dotaci žádat dopravce, obdrží v průběhu nabídkového řízení resp. před přímým zadáním na veřejné služby v drážní dopravě projektové žádosti s kladným výsledkem věcného hodnocení tzv. schvalovací protokol, který je předběžným příslibem dotace a je zároveň nezbytnou podmínkou pro vydání rozhodnutí o poskytnutí dotace. Z obou výběrových procesů (tedy z nabídkového řízení i ze schvalovacího procesu projektových žádostí OPD) musí pro danou výzvu vzejít stejný žadatel, neboť by u služeb obecného hospodářského zájmu nedávalo věcný smysl, aby jiný dopravce obdržel dotaci na vozidla a jiný dopravce zvítězil v nabídkovém řízení. V případě, že by dopravce nezískal podporu na vozidla a vyhrál nabídkové řízení, mohl by mít zásadní ekonomický problém zajistit provoz na základě smlouvy s objednatelem a toto riziko by si nutně zahrnul do své kalkulace v rámci nabídky - výsledkem by tudíž byla výrazně vyšší cena dopravního výkonu pro objednatele oproti stavu, kdy proces poskytnutí dotace proběhne řádným způsobem. Naopak dopravce nemůže získat podporu z OPD předtím, než doloží, že uzavřel příslušnou smlouvu o veřejných službách v drážní dopravě.

V případě, že žadatelem bude přímo objednatel dopravy, proběhne proces výběru projektů obdobným způsobem jako v případě, že o dotaci žádá dopravce. Vzhledem k tomu, že žadatelem bude přímo objednatel veřejných služeb, nedojde k soutěži o dotaci mezi více žadateli. V případě splnění formálních i věcných podmínek, stanovených ve výzvě, proto žadatel obdrží tzv. schvalovací protokol, který bude zároveň závazným příslibem dotace. Ta nebude udělena pouze v případě, že objednatel nedodrží časový harmonogram (a to jak z hlediska aplikace pravidla n+3, tak i nezvládnutí procesu pořízení vozidel v době realizace Programu), případně další podmínky, přesně specifikované v příslušné výzvě. Odpadá také nutnost souběhu s nabídkovým řízením příp. přímým zadáním na veřejné služby v drážní dopravě, neboť objednatel může takové řízení zadat až následně, přičemž příslušnému

⁵⁶ podle §4 zákona o veřejných službách.

dopravci z dotace pořízená vozidla pronajme. V každém případě ale nebude Rozhodnutí vydáno, dokud objednatel neprovede nezvratné kroky, vedoucí k uzavření smlouvy o veřejných službách s konkrétním dopravcem. Cílem je zajistit, aby byla z dotace pořízená vozidla skutečně provozována na výkonech, určených v projektu.

Související nabídkové řízení či přímé zadání na veřejné služby v drážní dopravě bude zajišťovat příslušný objednatel drážní dopravy v závazku veřejné služby. V případě projektů na vozidla v závazku veřejné služby státu podle § 4 zákona o veřejných službách bude tuto činnost vykonávat v rámci MD odbor veřejné dopravy, v případě zajišťování dopravní obslužnosti kraje příslušný kraj. S ohledem na to je podmínkou pro objednatele, kteří mají zájem, aby na jimi zajišťované veřejné služby byly poskytovány předmětné prostředky z tohoto programu, spočívající v následujících specifikacích dopravních výkonů, na které budou vozidla spolufinancována z předmětného programu:

- existence uceleného provozního konceptu, například linky veřejné železniční dopravy, na kterou budou vozidla pořízena, přípustné jsou případně pouze ojedinělé výkony např. ve špičkách zajišťované stávajícími vozidly, jinak musí dojít k ucelené obnově ve smyslu podmínek stanovených v kapitole 4. 2 této dokumentace,
- v případě přímého zadání musí být zajištěna kontrola nepřekročení tzv. čistého finančního dopadu⁵⁷ spojeného s předmětnými závazky veřejné služby, přičemž tato kontrola musí zahrnout i problematiku vozidel (výši dotace ve výši nákladů na vozidla, přiměřenost vybavení vozidla, kontrolu účtování odpisů a finančních nákladů za vozidla v nulové výši) a
- v případě nabídkového řízení musí být cena vozidel jedním z kritérií hodnocení nabídky.

Po uzavření smlouvy o veřejných službách v drážní dopravě musí úspěšný žadatel předložit žádost o aktualizaci příslušných formulářů EDS⁵⁸. Po předložení aktualizovaných formulářů EDS žadatelem bude provedena registrace projektu a bude vystaven Registrační list na danou akci.

Registrační list akce⁵⁹ obsahuje údaje pro přípravu a realizaci akce, indikátory a parametry akce, způsob financování, podmínky účasti státního rozpočtu, závaznost jednotlivých ukazatelů a postihy při jejich neplnění. Následně bude vystavený Registrační list akce zaslán žadateli společně s výzvou ke splnění podmínek pro vydání Rozhodnutí. Po splnění podmínek předepsaných v Registračním listu akce a na základě písemné žádosti žadatele bude vydáno Rozhodnutí o poskytnutí dotace, jehož nedílnou součástí budou Podmínky realizace projektu. Bez doložení uzavřené smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících není možné

⁵⁷ Příloha Nařízení č. 1370/2007.

⁵⁸ Evropský dotační systém, obdoba systému Isprofin.

⁵⁹ vystaven dle formuláře R05 197 Pokynu R 2-07 MF.

v případě, že žadatelem o podporu bude dopravce, toto Rozhodnutí vydat. Součástí Rozhodnutí je příloha obsahující povinnosti příjemce dotace.

6. PRAVIDLA PRO PŘEKLÁDÁNÍ ŽÁDOSTÍ O PLATBY ZA PROVEDENÉ PRÁCE Z PROSTŘEDKŮ SR

Pro OPD 2007-2013 jsou pravidla pro překládání žádostí o platby za provedené práce z prostředků SR upravena v Metodice finančních toků a kontroly programů spolufinancovaných ze strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského rybářského fondu. Jedná se zejména o následující pravidla:

- Systém finančních toků je založen na principu předfinancování prostředků krytých z rozpočtu EU státním rozpočtem (na základě žádostí o platbu, které jsou předloženy příjemci) z prostředků kapitol státního rozpočtu a následného převedení prostředků z rozpočtu EU na příjmové účty správců příslušných kapitol státního rozpočtu ze zdrojového účtu Platebního a certifikační orgánu
- Platby příjemcům probíhají formou ex-post plateb (následné proplacení výdajů již vynaložených příjemcem) případně formou kombinovaných plateb (příjemci jsou náklady propláceny na základě doložených faktur nebo obdobných účetních dokladů)
- Žádosti o platby jsou příjemci předkládány a následně také propláceny v CZK. Postup předkládání žádostí o platbu včetně požadované dokumentace je upraven dokumentem Pokyny pro příjemce⁶⁰, který vydá Ministerstvo dopravy ČR. Žádost o platbu musí být vždy doložena požadovanými účetními doklady (tj. zejména zaplacenými fakturami a výpisy z účtu, které prokáží úhradu faktur). Pravidla vedení účetnictví na úrovni příjemců jsou uvedena v Metodickém pokynu finančních toků⁶¹.
- Prostředky podílu národního financování ze zdrojů státního rozpočtu jsou příjemcům uvolňovány stejným způsobem jako prostředky státního rozpočtu na předfinancování výdajů, které mají být kryty prostředky z rozpočtu EU
- Postupy pro zpracování žádostí o platby na straně poskytovatele dotace se budou řídit Metodickým pokynem finančních toků případně Metodikou finančních toků a kontroly v závislosti na programovém období, do něhož příslušný projekt spadá.

Pro OPD 2014-2020 jsou pravidla pro předkládání žádostí o platby analogická a jsou upravena v Metodickém pokynu finančních toků programů spolufinancovaných z Evropských strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského námořního a rybářského fondu na programové období 2014–2020. Podrobně jsou pravidla pro

⁶⁰ Pokyny pro příjemce OPD vydává řídicí orgán OPD a jsou ke stažení na stránkách <http://www.opd.cz/cz/pokyny-pro-prijemce-OPD>.

⁶¹ Metodika finančních toků a kontroly programů spolufinancovaných ze strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského rybářského fondu na programové období 2007 – 2013 s platností od 1. 7. 2012, kterou zpracovalo Ministerstvo financí pro všechny operační programy na území ČR pro období 2007-13, pro období 2014-2020 byl Ministerstvem financí zpracován obdobný Metodický pokyn finančních toků programů spolufinancovaných z Evropských strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského námořního a rybářského fondu na programové období 2014–2020.

předkládání žádosti o platbu v rámci OPD upravena v dokumentu Pravidla pro žadatele a příjemce OPD, který je nejpozději v okamžiku vyhlášení výzvy zveřejněn na www.opd.cz.

7. VYHODNOCENÍ EFEKTIVNOSTI ZDROJŮ VYNALOŽENÝCH NA PŘÍPRAVU A REALIZACI PROGRAMU

Vyhodnocení Programu jako celku proběhne po jeho ukončení v 1. pololetí roku 2024. Vzhledem k tomu, že Program se vztahuje zároveň jak na programové období 2007-13, tak i na období 2014-20, bude z hlediska dílčího vyhodnocení podprogramu 127 652 Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel- OPD 1 provedeno tak, aby jej bylo možné zapracovat do závěrečného vyhodnocení OPD za období 2007-13, které proběhne v roce 2017. Toto hodnocení však bude realizováno pouze v intencích pravidel EU a nebude mít vliv na hodnocení Programu jako celku, které proběhne pro oba podprogramy současně ve výše uvedeném termínu. Program bude vyhodnocen v souladu s vyhláškou Ministerstva financí č. 560/2006 Sb. o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku, ve znění pozdějších předpisů, a všemi dalšími právními předpisy a metodikami, ve znění platném k datu vyhodnocení (tedy v roce 2024).

8. KONTROLNÍ ČINNOST V RÁMCI PROGRAMU

Kontroly budou prováděny v souladu s následujícími předpisy:

- Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád);
- zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění pozdějších předpisů;
- Vyhláška Ministerstva financí ČR č. 416/2004 Sb., kterou se provádí zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění zákona č. 309/2002 Sb., zákona 320/2002 Sb. a zákona č. 123/2003 Sb., ve znění pozdějších předpisů;

Kontrolní systém a typy prováděných kontrol v rámci Programu jsou uvedeny v Pokynech pro příjemce OPD (pro OPD 2007-2013) resp. v Pravidlech pro žadatele a příjemce OPD (pro OPD 2014-2020). Vzhledem ke specifitě věcného zaměření Programu bude také po celou dobu jeho trvání probíhat průběžná kontrola splnění podmínek uvedených v Nařízení 1370/2007, zajišťující hospodárné nakládání s prostředky, určenými na kompenzace výkonů v osobní železniční dopravě, provozované v rámci závazku veřejné služby podle zákona o veřejných službách. V případě zjištění závažnějších nedostatků jakož i při nedodržení podmínek, uvedených v dokumentaci Programu, musí příjemce navrátit veškerou protiprávní podporu⁶².

⁶² článek 14 nařízení Rady (ES) č.659/1999 a zákon č. 218/2000 Sb.

příloha č. 5 Vzor tabulky pro úpravu výše kompenzace

Úprava výše kompenzace pro kalendářní rok [bude doplněno]

Ceny platné v roce 2018	
Cena za požadovanou výši kompenzace v cenové hladině roku 2018 vztahená k předpokládanému ročnímu dopravnímu výkonu DV_{2021} (CVK₂₀₁₈ v Kč)	32 156 267
Jednotková cena za požadovanou výši kompenzace v cenové hladině roku 2018 za jeden vlkm (JCVK₂₀₁₈ v Kč na vlkm)	102,65
Jednotková cena výše kompenzace v cenové hladině roku 2018 za dodatečně přibývaný vlkm dopravního výkonu (JCVKP₂₀₁₈ v Kč na vlkm), která se vypočítá podle vzorce $JCVKP_{2018} = 0,3 \cdot JCVK_{2018}$	30,80
Jednotková cena výše kompenzace v cenové hladině roku 2018 za dodatečně ušetřený vlkm dopravního výkonu (JCVKU₂₀₁₈ v Kč na vlkm), která se vypočítá podle vzorce $JCVKU_{2018} = 0,7 \cdot JCVK_{2018}$. Tato položka nepodléhá valorizaci	71,86
JCO₂₀₁₈ = jednotková cena zohledňující rozdíl mezi součtem výše hodnoty odpisů a čistého příjmu dle řádku 5 a 22 přílohy č. 12 roku aktuálního a roku bezprostředně předcházejícího podělená DV_{2021} za 1 vlkm dopravního výkonu. JCO_i nepodléhá valorizaci v žádném roce účinnosti Smlouvy. Pro vyloučení pochybností se stanoví, že cena JCO_i je součástí výše uvedených jednotkových cen JCVK, JCVKP a JCVKU.	7,70

Vstupní hodnoty CVK_i pro jednotlivé roky jako výchozí pro výpočet valorizace jsou uvedeny ve finančním modelu s výjimkou JCO_i.

JCO ₂₀₂₁	JCO ₂₀₂₂	JCO ₂₀₂₃
7,70	7,58	7,70

Příloha č. 5 Vzor tabulky pro úpravu výše kompenzace

Ceny platné v bezprostředně předcházejícím kalendářním roce (i-1) (nevypĺňuje se pro rok 2019) – dle čl. 5.6 Smlouvy (v případě roku 2019 bude výše kompenzace za část roku 2019 vypočtena za použití vzorce $CVK_{2019} = JCVK_{2018} \cdot DV_{2019}$.)	
Dopravní výkon v roce 2020 (DV_{2020}) ve vlkm	313 253,4
Cena výše kompenzace v roce [bude doplněno] ($CVK_{[bude doplněno]}$ v Kč)	[bude doplněno]
Jednotková cena za požadovanou výši kompenzace za jeden vlkm v roce [bude doplněno] ($JCVK_{[bude doplněno]}$ v Kč na vlkm)	[bude doplněno]
Jednotková cena výše kompenzace za dodatečně přibývaný vlkm dopravního výkonu v roce [bude doplněno] ($JCVKP_{[bude doplněno]}$ v Kč na vlkm) dle vzorce $JCVKP_{[bude doplněno]} = 0,3 \cdot JCVK_{[bude doplněno]}$	[bude doplněno]
Jednotková cena výše kompenzace za dodatečně ušetřený vlkm dopravního výkonu v roce [bude doplněno] ($JCVKU_{[bude doplněno]}$ v Kč na vlkm) dle vzorce $JCVKU_{[bude doplněno]} = JCVKU_{2018}$	[bude doplněno]
$JCO_{[bude doplněno]}$ = jednotková cena zohledňující rozdíl mezi součtem výše hodnoty odpisů a čistého příjmu dle řádku 5 a 22 přílohy č. 12 roku aktuálního a roku bezprostředně předcházejícího podělená DV_{2020} za 1 vlkm dopravního výkonu. JCO_i nepodléhá valorizaci v žádném roce účinnosti Smlouvy. Pro vyloučení pochybností se stanoví, že cena JCO_i je součástí výše uvedených jednotkových cen JCVK, JCVKP a JCVKU.	[bude doplněno]

Příloha č. 5 Vzor tabulky pro úpravu výše kompenzace

Úprava cen dle čl. 5.6 Smlouvy – výpočet JCVK_i

$$\text{JCVK}_i = [(\text{JCVK}_{i-1} - \text{JCO}_{i-1}) * (1 + i_{i-1}/100)] + \text{JCO}_i$$

ROK i	JCVK _{i-1}	JCO _{i-1}	i _{i-1} průměrná roční míra inflace v České republice v roce bezprostředně předcházejícím příslušnému kalendářnímu roku v % zveřejněná ČSÚ, vyjádřená přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen, v případě deflace jde o záporné číslo.	JCO _i	JCVK _i
2018			2,5		102,65
2019		7,70		7,70	
2020		7,70		7,70	
2021		7,70		7,70	
2022		7,70		7,58	
2023		7,58		7,70	

Celková úprava cen v roce [bude doplněno]

Upravené ceny platné v příslušném kalendářním roce i:

$$\text{JCVKP}_i = 0,3 * \text{JCVK}_i$$

$$\text{JCVKU}_i = \text{JCVKU}_{2018}$$

s výjimkou roku 2019, kdy se použije vzorec

$$\text{CVK}_{2019} = \text{JCVK}_{2019} * \text{DV}_{2019}$$

Předpokládaný dopravní výkon v roce 2021 (DV ₂₀₂₁)	313 253,4
Cena výše kompenzace v roce [bude doplněno] (CVK _[bude doplněno] v Kč)	[bude doplněno]
Jednotková cena za požadovanou výši kompenzace za jeden vlkm v roce [bude doplněno] (JCVK _[bude doplněno] v Kč na vlkm)	[bude doplněno]
Jednotková cena výše kompenzace za dodatečně přibjednaný vlkm dopravního výkonu v roce [bude doplněno] (JCVKP _[bude doplněno] v Kč na vlkm)	[bude doplněno]
Jednotková cena výše kompenzace za dodatečně ušetřený vlkm dopravního výkonu [bude doplněno] (JCVKU _[bude doplněno] v Kč na km) dle vzorce JCVKU _[bude doplněno] = JCVKU ₂₀₁₈	[bude doplněno]

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na trati č. 170
Plzeň – Cheb

Příloha č. 6 Závazné podmínky provozu IDP

V souladu s odst. 12.1 Smlouvy není příloha č. 6 součástí Smlouvy.

Příloha č. 7 Vzor celkového vyúčtování kompenzace a zúčtování zálohových plateb

Celkové vyúčtování kompenzace a zúčtování zálohových plateb

za rok [bude doplněno]

Dopravce:

Společnost [bude doplněno],

se sídlem: [bude doplněno],

IČ: [bude doplněno],

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném [bude doplněno], oddíl [bude doplněno],

vložka [bude doplněno],

(dále jen „Dopravce“),

tímto Plzeňskému kraji, se sídlem Plzeň, Škroupova 18, PSČ 306 13, IČ: 70 89 03 66, v souladu se Smlouvou [bude doplněn název] ze dne [bude doplněno] (dále jen „Smlouva“) předkládá celkové vyúčtování kompenzace a zúčtování zálohových plateb poskytnutých Objednatelům za rok [bude doplněno].

1. Vyčíslení dopravního výkonu

	20XX		313 253,4

a) pokud se v příslušném kalendářním roce Objednaný dopravní výkon bude rovnat Předpokládanému dopravnímu výkonu DV₂₀₂₁, vypočítá se Skutečná výše kompenzace následovně:

(Předpokládaný dopravní výkon DV₂₀₂₁ – Neuplatnitelný dopravní výkon) * JCVK_i

- $$\frac{[(\text{Predpokladaný dopravný výkon DV}_{2021} - \text{Neuplatniteľný dopravný výkon}) * \text{JCVK}_i] + [(\text{Objednaný dopravný výkon} - \text{Predpokladaný dopravný výkon DV}_{2021}) * \text{JCVKP}_i]}{2}$$

- $$[(\text{Objednaný dopravní výkon} - \text{Neuplatnitelný dopravní výkon}) * JCVK_i] + [(\text{Předpokládaný dopravní výkon } DV_{2021} - \text{Objednaný dopravní výkon}) * JCVKU_i]$$

20XX 313 253,40

[illegible]

**Příloha č. 7 Vzor celkového vyúčtování kompenzace a zúčtování zálohových
plateb**

20XX

Měsíční vyúčtování	
Číslo měsíce	Číslo vyúčtování
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12

Příloha č. 7 Vzor celkového vyúčtování kompenzace a zúčtování zálohových plateb

4. Vyčíslení Výnosů

20XX

Měsíc		Jednotka		Měsíční výnos		Celkový výnos	

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na tratích č. 190 Plzeň – České Budějovice a č. 170 Plzeň – Cheb na částech těchto tratí v územní působnosti Plzeňského kraje

Příloha č. 8 Služby související s provozováním veřejných služeb v přepravě cestujících

1. Zaměstnanci dopravce

Dopravce zajistí, že všichni zaměstnanci Dopravce působící na spojích provozovaných při plnění této Smlouvy, zejména strojvedoucí, vlakvedoucí, průvodčí, pracovníci ve výdejně jízdenek či v informační kanceláři budou při odbavování, během přepravy cestujících na těchto spojích a při další komunikaci s cestující veřejností opatřeni stejnokrojem dle následujících požadavků (jedná se výhradně o výstrojové součásti označené neodstranitelným logem společnosti, které jsou určeny výhradně k nošení při plnění pracovních povinností):

- Kalhoty (popř. sukně) letní/zimní – dlouhé
- Košile krátký/dlouhý rukáv (v případě strojvedoucích možné triko s límečkem)
- Vázanka nebo šátek (není povinné u strojvedoucích)
- Spona na kravatu (není povinné u strojvedoucích)

Stejnokroj bude nošen na všech spojích během plnění předmětu této Smlouvy. Každý zaměstnanec nastupuje do práce ve služebním stejnokroji a po celou dobu přepravního výkonu dbá o svůj zevnějšek.

2. Informační kancelář a zajištění prodeje jízdenek a prostorů pro cestující

Dopravce zajistí v souladu se Smlouvou otevření a provoz informační kanceláře Dopravce ve vhodných prostorách pro prezenční navštěvování cestujícími/zákazníky (tj. ideálně v přízemních prostorách). Dopravce je povinen zřídit nejméně jednu informační kancelář v centru Plzně a je v této souvislosti povinen vyvinout maximální úsilí k zajištění prostor informační kanceláře v pěší docházce do 400 m od žst. Plzeň hl. n. Objednatel klade důraz na zajištění dobré dostupnosti a dobrého označení informační kanceláře pro cestující.

Dopravce zajistí, že informační kancelář:

- bude otevřena nejméně každý pracovní den od 7:30 hod do 16:00 hod s přestávkou max. 30 minut, a
- služby v ní bude poskytovat zaměstnanec k tomu vyškolený s důrazem na vstřícný přístup k cestujícím/zákazníkům.

Informační služby musí zahrnovat bezplatné informování o spojení v rozsahu veřejné dopravy v České republice (autobusové, železniční, případně jiné) dle informací zveřejněných na <http://jizdnirady.idnes.cz/> nebo na jiném, Objednatelem určeném obecném informačně-dopravním webu. Vytisknutí vyhledaného spojení, nebo tisk jízdních řádů cestujícím může Dopravce zpoplatnit max. částkou 3 Kč za jednu stranu A4.

Informační kancelář musí zajistit služby spojené s vydáváním Plzeňské karty dle přílohy 9 této Smlouvy a jejím dobíjením. Informační kancelář Dopravce bude vybavena platebním terminálem pro debetní a kreditní platební karty obvyklých společností (např. Visa, Mastercard) tak, aby umožňovala cestujícím zakoupení předplatného jízdného IDP všech druhů také prostřednictvím těchto platebních karet.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na tratích č. 190 Plzeň – České Budějovice a č. 170 Plzeň – Cheb na částech těchto tratí v územní působnosti Plzeňského kraje

Příloha č. 8 Služby související s provozováním veřejných služeb v přepravě cestujících

Informační kancelář může soustředit více služeb souvisejících s informovaností cestujících a prodejem produktů Dopravce.

Dopravce zajistí v Plané u Mar. Lázních, Stříbře, Plzni-Jižním Předměstí a Plzni hl.n. provoz pokladny s otevírací dobou alespoň 11 hodin v pracovní den a alespoň 8 hodin o víkendu. V těchto železničních stanicích také zajistí veřejně přístupnou vytápěnou čekárnu minimálně se stejným rozsahem provozu jako v případě pokladny.

3. Poskytování informací telefonicky a dálkovým přístupem

Dopravce je povinen zřídit za účelem poskytování přepravních informací telefonní informační linky s alespoň jedním číslem celostátní pevné sítě a alespoň jedním číslem mobilní sítě GSM. Dopravce je povinen zajistit, že telefonní informační linky budou v provozu každý den Doby plnění po celou dobu provozu Dopravce (tedy vždy od doby vyjetí prvního spoje do doby ukončení jízdy posledního spoje daného dne), leda by k přerušení jejich provozu došlo z důvodů, které dopravce nemohl ovlivnit. S ohledem na provoz v rámci dispečinku IDP je Dopravce povinen zabezpečit spojení s jednotlivými vozidly a získávat informace o aktuální poloze vozidla také prostřednictvím tohoto dispečinku.

Dopravce je povinen zřídit webové stránky pro informování cestujících o všech skutečnostech souvisejících s provozováním dopravy dle této Smlouvy. Dopravce je povinen ve vlacích informovat cestující o internetové adrese této webové stránky.

Dopravce je povinen zřídit elektronickou adresu pro e-mailové informování cestujících, která bude fungovat s reakční dobou max. 18 hodin. Pro vyloučení pochybností se stanoví, že reakční doba platí pro dotazy ke spojení, tarifům a službám Dopravce, nikoli pro vyřizování stížností, reklamací a jiných dotazů. Dopravce je povinen zajistit, že operátoři telefonních informačních linek i obsluha elektronické adresy budou schopni poskytovat detailní informace o přepravních službách Dopravce, zejména informace o jízdních řádech, tarifech a přepravních podmínkách Dopravce. Ve vztahu k těmto informačním médiím se neuplatní povinnost Dopravce informovat cestující v rozsahu odpovídajícím celé ČR a spojení dle webu <http://jizdnirady.idnes.cz/>.

Dopravce má povinnost umístit na své webové stránky odkaz na webové stránky společnosti POVED s. r. o., kde jsou zveřejňovány aktuální informace o IDP a veřejné dopravě v kraji (www.poved.cz).

4. Dispečerské řízení provozu Dopravce

Dopravce zabezpečí vlastní dispečerské řízení provozu se spojením na všechny vlaky nasazené v provozu při plnění této Smlouvy, které musí umožňovat:

- komunikaci s dispečinkem SŽDC, předávání informací o počtu přestupujících cestujících a zajištění přestupních vazeb v železniční dopravě,
- operativní zajišťování NAD,
- řešení mimořádných událostí a situací v dopravě,
- kontrolu a operativní řízení, a to i v terénu,

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na tratích č. 190 Plzeň – České Budějovice a č. 170 Plzeň – Cheb na částech těchto tratí v územní působnosti Plzeňského kraje

Příloha č. 8 Služby související s provozováním veřejných služeb v přepravě cestujících

- komunikaci s dispečinkem IDP, předávání informací o počtu přestupujících cestujících, zajištění přestupních vazeb

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na tratích č. 190 Plzeň – České Budějovice a č. 170 Plzeň – Cheb na částech těchto tratí v územní působnosti Plzeňského kraje

Příloha č. 8 Služby související s provozováním veřejných služeb v přepravě cestujících

Umístění informačních materiálů

Ve vozidle musí být umístěna mapa tarifních zón, a to minimálně té části systému IDP, v níž se vozidlo pohybuje.

Každé vozidlo musí být vybaveno plochou – vitrínou pro potřeby Objednatele pro umístění informací o dopravním systému, v němž je vozidlo nasazeno, o minimálních rozměrech plochy pro umístění minimálně (50 x 50 cm). Vozidlo musí být dále vybaveno schránkami pro informační materiály o velikosti 10 x 21 x 2 cm a 7,5 x 10,5 x 2 cm.

Tyto informace a informační materiály se umísťují poblíže nástupních a výstupních prostor tak, aby byly cestujícím snadno přístupné a zároveň nebyly příčinou pomalejšího nástupu a výstupu cestujících.

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

DEFINICE POJMŮ

IJD	integrovaný jízdní doklad
Karta, PK	Plzeňská karta
BČK	bezkontaktní čipová karta
EP	elektronická peněženka
IDP	Integrovaná doprava Plzeňska
PMDP	Plzeňské městské dopravní podniky, a. s.
MAP karta	multiaplikační karta, karta typu Mifare DESFIRE
ISC	informační systém vozidel
SSIS	SQL Server Integration Services, je součástí databázového serveru softwaru Microsoft SQL, kterou lze použít k provedení široké škály migrace dat.

1. PLZEŇSKÁ KARTA

1.1. Odbavování elektronickým odbavovacím systémem

Odbavovacím systémem železničních vozidel se rozumí všechna elektronická zařízení, která zajišťují odbavení cestujících a dále popsané funkce:

- odstavovací systém zajistí odbavení cestujících dle kilometrického nebo jiného tarifu dopravce v hotovosti nebo z elektronické peněženky MAP Karty,
- odstavovací systém zajistí kontrolu platnosti jízdního dokladu cestujících jedoucích na IJD aktivovaný na Kartě.
- odstavovací systém umožní export dat do souborů formátů *.csv, *.xls nebo *.txt, s tím, že v databázi musí být uchována data pro každou provedenou transakci,
- odstavovací systém umožní export všech předepsaných dat do clearingů.

Dopravce je povinen zajistit takový systém odbavení, aby umožnil cestujícímu zakoupení jízdenky před nástupem do vozidla, nebo přímo ve vozidle po celých 24 hodin.

1.1.1. Přenosné odbavovací zařízení

Přenosné odbavovací zařízení obsluhuje vlakvedoucí, průvodčí, strojvůdce, popř. jiná, dopravcem určená osoba. Přenosné odbavovací zařízení slouží:

- ke kontrole platnosti jízdních dokladů cestujících jedoucích na IJD,
- odbavení cestujících jízdními doklady dopravce,
- zařízení musí umožnit platbu jízdného v hotovosti a z EP Karty.

Zařízení musí být vybaveno tiskárnou jízdenek a čtečkou BČK včetně potřebného SAM modulu.

1.1.2. Elektronické jízdné

Dopravce zajišťuje možnost nákupu jízdného dle svého tarifu přes internet, SMS nebo jinak.

1.2. Clearing dat dopravců IDP

Clearing Plzeňské karty je prováděn clearingovým systémem Cards Exchange. Aktivace, deaktivace, reset vozidlového odbavovacího systému se provádí manuálně pracovníkem Dopravce na webu Card Exchange.

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

1.2.1. Vyčítání dat

Dopravce je povinen vyčítat data ze všech typů odbavovacích zařízení nejméně jedenkrát za den. Přenos dat do backoffice Dopravce ze všech odbavovacích zařízení může být prováděn technologií GPRS, popř. jiným způsobem. Data spojená s akceptací EP PK budou předepsaným způsobem odesílána do zúčtovacího (clearingového) centra.

Dopravce je povinen pravidelně ve stanovených časových intervalech (po obdržení aktualizace) aktualizovat blacklist PK ve všech typech odbavovacích zařízení.

1.2.2. Zúčtovací centrum

Rozúčtování tržeb IDP a rozúčtování plateb uskutečněných z EP Karty je prováděno zúčtovacím centrem (clearingem), které pro potřeby IDP zajišťují PMDP. Způsob odesílání dat (datová věta) do zúčtovacího centra je určen zúčtovacím centrem a je závazný pro všechny dopravce zapojené do IDP. Rozúčtování tržeb IDP probíhá na základě platných smluvních vztahů mezi účastníky IDP.

1.2.3. Export dat do systému Cards Exchange

Data z odbavovacího systému pro clearingové centrum budou automaticky generována a pravidelně ukládána pomocí balíčku SSIS do sdílené složky \\Clearing\Export\. Do tohoto adresáře bude mít přístup pracovník Dopravce zodpovědný za export dat do clearingového centra. Ten vygenerovaná data manuálně naimportuje prostřednictvím webového rozhraní do clearingového centra, nebo je může v pravidelných intervalech odesílat z určeného adresáře dodaný program. Interval odesílání je nastavitelný. Nastavení cílové složky je možno měnit v konfiguračním souboru SSIS balíčku.

1.2.4. Import dat ze systému Cards Exchange

Ze systému Cards Exchange je pracovníkem Dopravce manuálně získáván soubor s globálním blacklistem. Podrobný popis práce s daty je uveden v samostatném dokumentu, který obsahuje důvěrné informace a bude proto žadateli vydán na vyžádání.

1.3. Plzeňská karta jako nosič jízdného

Plzeňská karta je bezkontaktní čipová karta, která je nosičem integrovaných jízdních dokladů Integrované dopravy Plzeňska, splňující náležitosti vyhlášky 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. A dále je nosičem elektronických peněz, které mohou sloužit k úhradě jednotlivého jízdného. V systému Integrované dopravy Plzeňska jsou využívány dva typy Plzeňské karty.

1.3.1. Mifare Standard

Systémy v IDP budou pracovat s následujícími aplikacemi na čipových kartách:

- a) informace o držiteli karty - v této aplikaci je uloženo jméno, příjmení a datum narození klienta,
- b) informace o vydavateli karty - v této aplikaci je uložena informace o vydavateli karty (dle normy ISO/IEC 7812: Identifikační karty – Identifikace vydavatele karet), platnost karty a logické číslo karty,

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

- c) kategorie cestujícího (CP) - v této aplikaci je uložena kategorie cestujícího (jedna nebo dvě) pro určité období a ID držitele karty (evidenční číslo klienta v systému),
- d) předplacený kupón - počet aplikací na kartě je možné uživatelsky (administrátor systému) měnit.

Aplikací může být na kartě maximálně 6 a obsahují tyto údaje:

- a) kategorie cestujícího (CP),
- b) tarif,
- c) zónu/zóny,
- d) ID kupónu,
- e) ID prodlužovaného (původního) kupónu,
- f) cenu kupónu.

1.3.2. DESFire EV1

Řešení nové dopravní a multiaplikační karty, Plzeňské karty, je založeno na platformě Mifare DESFire EV1 8kB (dále MAP karta).

1.3.2.1. Základní logické aplikace na kartě

MAP karta obsluhuje několik aplikací logických. Logické aplikace zabezpečují maximální možnou míru interoperability mezi jednotlivými poskytovateli napříč širokým spektrem typů služeb.

1.3.2.2. Informace o kartě

Tato logická aplikace sdružuje technologické informace o kartě.

1.3.2.3. Informace o držiteli

Informace o držiteli umožňuje vydávat MAP karty v různém režimu anonymity, od karet zcela anonymních (bez jakékoli vazby na držitele), přes různé varianty přenosných, kvazi-personalizovaných až po zcela personalizované karty.

1.3.2.4. Průkazy, profily a benefity

Průkazy, profily a benefity slouží k ukládání doplňkových informací spojených s držitelem karty.

1.3.2.5. Dopravní aplikace

Tato logická aplikace obsahuje jízdní doklady (jednotlivé, zpáteční, traťové jízdenky, časové kupóny a další typy jízdních dokladů) pro různé varianty tarifů – např. zónový, zónově relační, kilometrický.

1.3.2.6. Elektronická peněženka

Systém MAP Karty nabízí elektronickou peněženku realizovanou na platformě DESFire EV1, která využívá principů známých z bankovního světa, především zabezpečení transakcí po celou dobu jejich životního cyklu. Dále zohledňuje existenci více clearingových center a jednoznačnou

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

identifikaci a oddělení jednotlivých akceptantů EP. To umožňuje funkci skutečně interoperabilní peněženky, kterou mohou využívat různé subjekty.

1.4. Zajištění vystavení karty

Dopravce umožní cestujícím na svých pracovištích v Plzeňském kraji požádat o vydání Plzeňské karty. Po vystavení bude karta dopravena na žadatelem zvolené výdejní místo, kde bude žadateli vydána.

2. STANDARD KOMUNIKACE VOZIDLA, DISPEČINKU DOPRAVCE, DISPEČINKU IDP A PŘENOSU DAT

2.1. Komunikační systém

Každá ucelená jednotka a ve vlaku osobních vozů alespoň jeden vůz a hnací vozidlo musí být vybaveny:

- a) bezdrátovou komunikační jednotkou s funkcemi datových přenosů v mobilní síti (GSM),
- b) přijímačem GPS.

Komunikační systém musí umožnit řízení informačního systému, sledování polohy vozidla centrálními aplikacemi Dopravce a synchronizaci palubních hodin, dálkovou aktivaci informačního a příp. i odbavovacího systému, včetně přidělení rezervačních čísel vozů a čísla vlaku.

V případě výpadku GPS signálu budou informace o pozici vlaku na trase určovány jinými technickými prostředky Dopravce, ev. správce dopravní cesty (Údaj z Dopravního deníku SŽDC, GTN, případně ručního zadání pracovníky SŽDC).

Všechna vozidla musí být dále vybavena místní LAN sítí, která zabezpečuje propojení koncových IT aplikací vozidla s komunikační jednotkou bezdrátového přenosu.

Při spojení několika samostatných vozů nebo ucelených jednotek musí být zajištěno propojení jejich místních LAN sítí.

Systém musí umožnit centrální nahrání dat pro informační systém pro cestující (ISC) celého vlaku, a to primárně prostřednictvím bezdrátové datové sítě (GSM). Sekundární nahrávání dat ISC může být realizováno lokálně pomocí notebooku, nebo přenosného paměťového média.

Systém musí také umožnit nahrání audio souborů mp3 do všech jednotlivých vozů.

2.2. Princip komunikace dispečink IDP, dispečink Dopravce, vozidlo/provozovatel dráhy

Veškeré potřeby přenosu informací (požadavků) z dispečinku IDP, týkajících se řešení návazností, nepravidelností a mimořádností v provozu je možno řešit výhradně cestou dispečinku Dopravce.

O tom, kdo je kompetentní k řešení konkrétního požadavku dispečinku IDP rozhoduje dispečer dispečinku Dopravce a podle toho požadavek k vyřešení směřuje a dle rozhodnutí kompetentního subjektu pak zajistí jednak jeho realizaci a zároveň o tom zda a jak byl požadavek řešen nebo zamítnut informuje dispečink IDP.

Za vyřešení požadavku je zodpovědný dispečer dispečinku Dopravce.

2.2.1. Požadavky na přenos informací mohou být směřovány

- a) k zaměstnancům řízení provozu provozovatele dráhy

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

- požadavky související s jízdou vlaku (mimořádné zastavení, pozdržení)
- požadavky související s technologií správce dopravní cesty (informační zařízení ve stanicích)
- b) k zaměstnancům Dopravce a do informačních zařízení Dopravce
 - doplňkové informace o dopravě
 - jiné (marketingové) informace

2.2.2. Možnosti komunikace:

- a) elektronicky do provozních aplikací řízení provozu provozovatele dráhy (e-mail, příp. jiná komunikační aplikace Dopravce)
- b) telefonicky, v případech výpadku elektronické komunikace vyžaduje-li to vážnost situace aktuálně řešené dispečinkem IDP

2.3. Princip komunikace vozidlo, dispečink IDP

Komunikaci vozidlo – dispečink IDP v reálném čase zajišťuje datový a komunikační systém Dopravce. Dopravce zodpovídá za jeho konfiguraci pro zajištění požadovaných funkcionalit. Požadovanými funkcionalitami jsou průběžné informace o:

- identifikaci vlaku a jeho kategorii (A/B dle smlouvy),
- poloze vlaku,
- poslední projeté zastávce,
- dodržování, ev. odchylce od jízdního řádu,
- druhu vlaku a uzpůsobení pro přepravu osob s omezenou možností pohybu.

Informace potřebné pro tyto funkcionality nesou datové pakety V7800 a V7801, přičemž paket V 7800 se přenáší vždy, zatímco paket V 7801 přenáší v případě mimořádnosti – zpoždění.

2.3.1. GPS systémový čas

Paket V 7800 (7801) proměnná **time**.

2.3.2. Předávání informací o vlaku

- a) ID vozidla – paket V 7800 (7801) proměnná **vehicleId** (nepovinné),
Bude přenášeno pro zajištění identifikace kategorie.
- a) aktuální číslo vlaku – paket V 7800 (7801) proměnná **trainNumber**,
- b) číslo vlaku dle JŘ – paket V 7800 (7801) proměnná **trainOriginalNumber** (nepovinné),
Přenáší se např. jede-li vlak jako náhradní souprava, tedy jeho aktuální číslo je 3xxxx, pak zde je uvedeno číslo dle JŘ (tedy jen xxxx).
- c) druh vlaku – paket V 7800 (7801) proměnná **trainType**,
(Os / Sp / R / Rx / RJ / Ex / EC / IC apod.)
- d) interní ID vlaku – paket V 7800 (7801) proměnná **trainId**,
- e) telefonní číslo – paket V 7800 (7801) proměnná **phoneNumber** (nepovinné),
Přenáší pouze vozidla vybavená GSM-P modulem.
- f) indikace nízkopodlažnosti – paket V 7800 (7801) proměnná **trainLowFloor** (nepovinné),
Bude přenášeno pro indikaci uzpůsobení pro přepravu osob s omezenou možností pohybu.

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

- g) indikace uzpůsobení pro invalidy – paket V 7800 (7801) proměnná **trainForDisabledPerson** (nepovinné),
Bude přenášeno pro indikaci uzpůsobení pro přepravu osob s omezenou možností pohybu Číslo cílové stanice vlaku – paket V 7800 (7801) proměnná **trainDirection**,
- h) název cílové stanice vlaku – paket V 7800 (7801) proměnná **trainDirectionText**,
text max. 20 znaků jen stanice na území ČR.

2.3.3. Předávání informací o poloze vlaků dle GPS

Je-li k dispozici funkční modul GPS, dostatečný signál a dostatečný počet satelitů potřebných k zaměření, pak je předávána aktuální poloha. V případě výpadku modulu GPS, poklesu počtu satelitů pod počet potřebný k regulérnímu zaměření či při úplné ztrátě signálu, je předávána alespoň informace o posledním známém projetém dopravním bodu na trati.

- a) potvrzení příjezdu/odjezdu/průjezdu bodem – paket V 7800 (7801) proměnná **eventType** (nepovinné).
Bude přenášeno, vytváří se buď potvrzením od SŽDC, nebo zachycením GPS polohy ve stanoveném okruhu.
- b) zeměpisná šířka (GPS) vozidla – paket V 7800 (7801) proměnná **latitude**,
- c) zeměpisná délka (GPS) vozidla – paket V 7800 (7801) proměnná **longitude**,
Je-li vyplněn eventType, pak se jedná o souřadnice poslední projeté stanice, není-li eventType vyplněn, jde o aktuální souřadnice dle GPS.
- d) ID zastávky (dopravního bodu) – paket V 7800 (7801) proměnná **stopId**,
bod potvrzeného příjezdu/odjezdu/průjezdu (je-li vyplněná položka eventType),
- e) poslední potvrzený projetý veřejný bod na trase,
(není-li vyplněná položka eventType).

2.3.4. Předávání informací o časové poloze

- a) Indikace zpoždění – paket V 7800 (7801) proměnná **delay**,
- b) predikci časové polohy – paket V 7801 proměnná **expectation** (nepovinné).
Bude přenášeno, vypočtený předpoklad dojezdu do dalších dopravních bodů.

3. STANDARD INFORMAČNÍCH SYSTÉMŮ VOZIDEL (ISC)

3.1. Informační systém vozidel IDP

Pro účely tohoto dokumentu se informačním systémem železničních vozidel rozumí všechna elektronická audiovizuální zařízení vozidla, která poskytují informace cestujícím a vlakovému doprovodu během nasazení vozidla na lince, resp. spoji výkon v IDP.

Předpokládá se jednotnost v železničních vozidlech všech dopravců, kteří budou zajišťovat dopravní obsluhu na území Plzeňského kraje, resp. na území Integrované dopravy Plzeňska (IDP).

3.1.1. Obecné zásady

Informační systém železničních vozidel musí splňovat všechny zákonné předpisy (česká i evropská legislativa) a požadavky na elektronická zařízení kolejových vozidel.

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

Dále musí splňovat následující podmínky:

- a) rozsah provozních teplot okolí informačního systému musí být v intervalu $-25/+60\text{ }^{\circ}\text{C}$,
- b) komponenty musí být odolné proti vandalismu, otřesům a vibracím a musí mít snadnou údržbu či být bezúdržbové,
- c) napájení komponentů musí spolehlivě pracovat v rámci napájecí soustavy vozidel bez ovlivnění funkce a spolehlivosti ostatních subsystémů a narušení energetické bilance vozidla; vyžaduje se nízká spotřeba použitých komponentů,
- d) informace podávané tímto systémem jsou:
 - základní dopravní informace (o trase vlaku, poloze vozidla na trase včetně informací o čase, zastávce způsobu její obsluhy, tarifní zóně),
 - doplňkové dopravní informace (mimořádnosti v dopravě, možnosti přestupu, bezpečnostní informace),
 - případně další informace (marketingové či jiné informace).

Musí být schopen spolupráce s přijímači pokynů slepeckých vysílaček, včetně schopnosti vnějšího akustického hlášení.

ISC musí být možno ovládat v celém vlaku z jednoho místa personálem vlakového doprovodu, nebo ze stanoviště strojvedoucího.

3.2. Optické informační systémy vozidla

3.2.1. Provedení tabulí

Optické informační systémy zahrnují monitorové jednotky a LED panely dále souhrnně označované jako informační tabule. Z pohledu umístění se rozlišují informační tabule vnitřní a vnější.

3.2.1.1. Vnitřní informační tabule

- a) Vnitřní tabule jsou v provedení LCD monitorů velikosti 18" s poměrem stran 16:9 (rozlišení WXGA 1366x768),
- b) minimální velikost zobrazení příští stanice musí být 35mm,
- c) tabule musí být osazeny tak, aby z každého velkoprostorového oddílu pro cestující byla čitelná alespoň 1 tabule z každého sedadla na vzdálenost ne větší než 6 m,
- d) umístění tabulí u velkoprostorových vozů bude též na představicích, kde velikost těchto panelů může být, pokud jsou umístěny v rozvaděčích, nejméně 10" s rozlišením min. 1024x768,
- e) u oddílových vozů budou tabule umístěny ve třetinách chodbičky tak aby byly čitelné z obou směrů a na představicích, velikosti a rozlišení jsou stejné jako u velkoprostorových vozů.

3.2.1.2. Vnější informační tabule

- a) Velikost zobrazovací plochy vnějších tabulí musí být taková, aby bylo možno zobrazit název cílové stanice výrazným (tučným) fontem v délce nejméně 20 znaků při výšce fontu nejméně 60 mm; tato délka zobrazení názvu stanice musí být zachována i v případě, kdy se na tabuli zobrazuje označení linky (vlaku),
- b) boční tabule musí být minimálně dvouřádková,

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

- c) každý samostatný osobní vůz musí být vybaven ISC a osazen minimálně jednou vnější boční tabulí na každém boku vozu,
- d) každá ucelená, v provozu nedělitelná elektrická nebo motorová jednotka musí být vybavena ISC a mít osazeny vnější čelní tabule,
- e) Skládá-li se jednotka nejvýše ze tří vozů, musí být a osazena alespoň jednou vnější boční tabulí na každém boku jednotky. Skládá-li se ze čtyř a více vozů musí osazena alespoň dvěma bočními tabulemi na každém boku jednotky,
- f) tabule musí být čitelné při přímém i nepřímém slunečním osvětlení, při umělém osvětlení i za tmy - doporučuje se automatická regulace jasu zobrazení,
- g) musí být podporována možnost zobrazení ve formě běžícího textu,
- h) tabule mohou být umístěny i uvnitř vozidla, s tím že zvenčí musí být informace v plné míře viditelné, a to i v případě, kdy jsou otevřeny nástupní dveře pro cestující.

3.2.2. Zobrazování informací

Ve všech vozech vlaku musí být zobrazovány tytéž informace. Pouze v případě, kdy se vlak dělí, nebo kdy jsou ve vlaku dopravovány přímé vozy, je zobrazení závislé na konkrétní trase vozu, resp. té které části vlaku.

3.2.2.1. Informační obsah vnějších tabulí

Na všech čelních tabulích ve vlaku je uvedena cílová stanice kmenového vlaku.

Vnější boční tabule musí zobrazovat minimálně:

- výchozí a cílovou stanici vlaku, v případě, že různé vozy vlaku mají různé cílové stanice, musí být na každém voze vždy uvedena skutečná cílová stanice tohoto vozu,
- trasu vlaku, resp. vozu, zobrazením významných nácestných stanic; je-li těchto stanic více, než se vejde na tabuli, je možné stanice zobrazovat postupně; seznam nácestných stanic může být dynamicky modifikován vzhledem ke skutečné poloze vlaku; stanice, ve kterých dochází k dělení vlaku je nutno zobrazovat vždy,
- výchozí stanice, stanice na trase a cílová stanice musí být vzájemně odlišeny vzhledem nápisu (velikostí, fontem, tučným písmem apod.), přičemž cílová stanice musí být vždy nejvýraznější,
- označení linky (vlaku).

3.2.2.2. Informační obsah vnitřních tabulí

Tabule musí zobrazovat:

Při pobytu vlaku ve stanici

- název aktuální stanice, ve které se vlak nachází,
- název cílové stanice vozu,
- aktuální čas,
- informace IDS (číslo vlaku, zóna).

V průběhu jízdy:

- příští stanice vlaku a cílová stanice vozu,
- informace zda příští stanice je zastávkou na znamení, konečnou stanicí vlaku či vozu, nebo ve stanici dojde k dělení vlaku,
- aktuální čas,
- informace IDS (číslo vlaku, zóna),
- symbol WiFi indikující provozní stav tohoto zařízení.

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

V případě, že se na tabuli nevejdou všechny informace najednou, je přípustné je vhodným způsobem střídat, popř. kombinovat.

- Volitelně může být zobrazen např. čas pravidelného příjezdu do následující stanice, trasa vlaku, nebo informace o možnostech přestupu v následující stanici. Poskytování těchto informací nesmí (z hlediska rozměrů zobrazovacích ploch a délky cyklu zobrazení) snížit srozumitelnost a přehlednost základních dopravních informací, kterými je cílová a aktuální nebo příští stanice.
- Informační systém musí umožňovat ať již dispečerovi dopravce, nebo personálu vlakového doprovodu, případně strojvedoucímu zobrazit mimořádné informace pro cestující.

3.3. Audio informační systém

Systém sestavuje akustické hlášení z předem nahraných vět, klíčových slov, frází, číslovek apod. – především názvy stanic a další dopravní informace v návaznosti na definované události, časy a dopravní situaci. ISC generuje pro celý vlak v daném okamžiku pouze jedno znění hlášení ve všech vozech.

Mimořádnosti, pro které nejsou v systému předem připravena hlášení, musí být vlakovému doprovodu umožněno ohlásit přímo přes mikrofon do vlakového rozhlasu. Pro vlakový doprovod musí být k dispozici také komunikace se strojvedoucími.

Systém musí umožňovat regulaci hlasitosti hlášení buď oddílech pro cestující, vždy však pro obsluhu systému vlakovým doprovodem na ovládacím místě. V místě obsluhy (kabina vlakvedoucího, stanoviště strojvedoucího atd.) musí být umístěn reproduktor pro přislechní (kontrolu) automaticky generovaných akustických hlášení. Hlasitost tohoto přislechu musí být možno regulovat samostatně, nezávisle na nastavení hlasitosti pro cestující.

3.3.1. Automatická akustická hlášení

Akustické hlášení bude spouštěno při přechodu mezi provozními stavy (POBYT ve stanici -> JÍZDA: hlášení příští stanice - název příští stanice, doplněný o další informace (zastávka na znamení, konečná stanice, informace o cílových stanicích všech pokračujících přímých vozů).

V okamžiku přechodu ISC ze stavu JÍZDA do stavu POBYT ve stanici musí být ohlášeno jméno aktuální stanice. Hlášení se doplní o další informace (konečná stanice, dělení vlaku apod.).

Volitelně může být akustické hlášení doplněno o informace o přestupních směrech odbočných tratí v následující stanici, příp. návazné dopravě IDS. Poskytování informací o přestupech nesmí (z hlediska délky trvání akustického hlášení) snížit srozumitelnost, resp. přehlednost základních dopravních informací.

Přechod systému do stavu POBYT musí být možno kdykoli zablokovat obsluhou.

Pokud strojvedoucí potvrdí zastavení v zastávce na znamení, je tato informace předána cestujícím dalším akustickým hlášením.

V odůvodněných případech (složitě poměry, např. manipulace v obvodu stanice apod.) se hlášení při automatickém řízení bude spouštět až v okamžiku, kdy se poloha vlaku dostane mimo polygon zadaný GPS polohou v datech dané stanice.

3.4. Řízení zobrazení a hlášení

ISC bude pracovat se 2 základními stavy: stav JÍZDA a stav POBYT ve stanici.

Přechod mezi stavy POBYT ve stanici a JÍZDA musí být umožněn nezávislým ovládáním GPS polohou, doplněným o odměřování ujeté dráhy s indikací zastavení a otevření (odblokování) dveří pro cestující. Jak GPS, tak odměřování dráhy musí být schopny v případě výpadku

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

jednoho z nich řídit systém i samostatně. V případě výpadku obou těchto způsobů určování polohy musí být možná nouzová ruční obsluha systému.

Do stavu JÍZDA systém přejde po ujetí definované vzdálenosti (v současnosti 50m), nebo po ruční obsluze tlačítka „ODJEZD“ na ovládacím místě ISC.

Do stavu POBYT ve stanici systém přejde:

- po ujetí vzdálenosti mezi stanicemi, zkrácené o definovaný PŘEDSTIH (v současnosti 300m),
- s definovaným dráhovým PŘEDSTIHEM před dosažením GPS polohy stanice, příp. po vjetí dovnitř definovaného polygonu GPS souřadnic,
- nouzově v okamžiku zastavení vlaku a otevření (odblokování) vstupních dveří pro cestující, pokud dosud nedošlo k žádné z výše uvedených možností,
- Při ruční obsluze pouze obsluhou tlačítka „PŘÍJEZD“ na ovládacím místě ISC,

V případě průjezdu zastávky na znamení se ISC automaticky převede do stavu JÍZDA po ujetí definované vzdálenosti od GPS polohy stanice (v současnosti 50m) nebo ruční obsluhou tlačítka „ODJEZD“ na ovládacím místě ISC, po ujetí definované vzdálenosti od posledního přechodu do stavu „POBYT ve stanici“ (v současnosti 500 m).

Po dojezdu do cílové stanice musí systém umožňovat poloautomatické nebo i automatické zadání nového čísla vlaku. Systém musí také podporovat dělení a spojování vlaku v trase, zobrazení tras přímých vozů přecházejících mezi několika vlaky, lomená čísla a lomené druhy vlaků v trase vlaku.

Příloha č. 10 Zpráva o plnění povinností Dopravce

**Rekapitulace stavu plnění Smlouvy od [bude doplněno úplné datum]
do [bude doplněno úplné datum]**

Plnění povinností Dopravce dle čl. 7 Kvalita veřejných služeb Smlouvy ve struktuře:

1. evidence dopravních prostředků používaných k plnění Smlouvy v průběhu uplynulého roku

Dopravce je povinen vést pro potřeby Objednatelů evidenci všech vozidel používaných k plnění této Smlouvy, a to v následující struktuře:

Evidence dopravních prostředků používaných k plnění Smlouvy

EVN číslo vozidla	délka [m]	počet míst k sezení	počet míst k stání	datum první registrace vozidla	nízkopodlažní [ANO/NE/jen plošina]	vybavení možností připojení cestujících k internetu [ANO/NE]	vybavení přepravu jízdních [ANO/NE]	pro kol	možný počet přepravovaný ch jízdních kol
-------------------------	--------------	---------------------------	--------------------------	---	--	---	--	------------	---

Evidenci dopravních prostředků je Dopravce povinen předkládat Objednateli vždy:

- a) jako součást Zprávy o plnění povinností Dopravce dle čl. 8.14 Smlouvy,
- b) nejpozději 3 dny od data změny vozidla (zařazení do provozu/vyřazení z provozu/pořízení jiného vozidla).

2. provoz informační kanceláře – umístění, zajištění provozu.
[bude doplněno]

3. zajištění vydávání bezkontaktních čipových karet (Plzeňských karet) cestujícím v průběhu uplynulého roku – počet vydaných karet.
[bude doplněno]

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
na trati č. 170 Plzeň – Cheb

Příloha č. 11 Standard požadované kvality služeb

Vztahuje se k odst. 7.5 písm. f) Smlouvy

1) Standard po provedeném čištění soupravy:

- Viditelně znečištěná zrcadla a vnitřní skleněné plochy v interiéru musí být dle potřeby zbaveny rušivých nečistot.
- Na viditelných částech interiéru nesmí být žádné opticky nápadné nečistoty. Přitom musí být zohledněn stav předmětu; zabarvení, stopy po opotřebení se nepovažují za nečistotu ve smyslu podmínek kvality.
- Viditelné a užitkové plochy musí být zbaveny rušivé (např. zbytků nápojů) a volné nečistoty. Hrubé odpadky (plechovky, lahve, kelímky) musí být odneseny.
- Všechny nádoby na odpadky (odpadkové koše) musí být vyprázdněny, tj. zbaveny veškerých odpadků, včetně přilepených.
- Všechna WC musí být uklizena, vybavena mýdlem, toaletním papírem a papírovými ručníky.
- Zavěšené reklamní a informační tiskoviny musí být uspořádány. Odložené noviny či jízdenky budou odstraněny. Netýká se tiskovin Dopravce či Organizátora, případně jiných aktuálně povolených tiskovin.
- Ve vytápěných vlacích a během deště musí být okna, nástupní dveře uzavřeny i v nepoužívaných prostorách.

2) Standard po provedeném plnění vodou:

- Na všech WC musí být tekoucí voda, jak na samotném WC, tak v umyvadle.

3) Standard po provedené technické prohlídce:

- Odstraněny veškeré technické závady.
- Funkční osvětlení vozu.
- Funkční vytápění vozu.
- Funkční blokování dveří vozu během jízdy

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
na trati č. 170 Plzeň – Cheb

Příloha č. 12a Výchozí finanční model

Sp vlaky Karlovy Vary – Plzeň

Dopravce: České dráhy, a.s.

Objednatel: Plzeňský kraj

85 % INV.DOTACE

Výkaz v cenové hladině roku 2018.

Výchozí finanční model		Řádek	Předpokládané hodnoty (v tis. Kč)		
			2021	2022	2023
Výchozí náklady	Údržba vozidel a příloh	1			
	Náklady na energii a palivo	2			
	Přímé náklady	3			
	Dotace z veřejného rozpočtu	4			
	Dotace finanční institucí	5			
	Provoz a leasing vozidel	6			
	Výdaje na náklady	7			
	Spotřeba a ztrátový poměr	8			
	Čistý zisk	9			
	Tržby z prodeje dopravních cest	10			
	Tržby z prodeje ostatní infrastruktury	11			
	Ostatní příjmy náklady	12			
	Ostatní služby	13			
	Provozní náklady	14			
	Spotřeba nákladů	15			
Výchozí náklady celkem (řádky 1 až 15)		16			
Výchozí výnosy	Tržby z prodeje	17			
	Ostatní tržby z přepravy	18			
	Ostatní výnosy	19			
Výchozí výnosy celkem (řádky 17 až 19)		20			
Hladina provozních nákladů		21			
Čistý příjem 3,3%		22			
Kompenzace 3,3% (20 + 22)		23			
Dotace na provozní a modernizační vozidla		24			
Jiní dotace		25			
Dopravní výkon z ús vřkem		26			
Kompenzace v Kč/úřkem		27			

[illegible]

5 % INV.DOTACE

[REDACTED]				
Dopravní prostředky/řady vozidel				
KV - EMU		[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
ost.dopr.prostředky		[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Ostatní majetek				
Budovy, stavby		[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Drobný dlouhodobý imotný majetek		[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Pozemky		[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Software		[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Stroje, inventář		[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
První mimořádné splátky (akontace) leasingu				
[REDACTED]				
Součet				

Pozn. Zůst.hodnota aktiv k 31.12.2017 s výjimkou EMU

Příloha č. 12c Veřejně přístupné prostory

Náklady na veřejně přístupné prostory vč. interního nájmu

	Náklady na VPP v cenové hladině roku 2017
Netrakční energie a palivo	
Přímý materiál	
Ostatní přímé náklady	
Ostatní služby	
Celkový součet	-

Pozn. V roce 2017 již nebyly veřejně přístupné prostory na nádražích v majetku ČD a ani nebyl zaveden poplatek ze strany SŽDC, proto ČD nevznikly žádné náklady v roce 2017 na veř.přístupné prostory.

Příloha č. 12d Zůstatková hodnota vozidel**Výpočet zůstatkové hodnoty vozidel - pro ilustrativní účely**

	2020	2021	2022	2023
Pořizovací hodnota [tis. Kč]				
Investiční dotace - 85% [tis. Kč]				
Pořizovací hodnota se zahrnutím investičních dotací [tis. Kč]				
Odpis (odpisová doba 30 roků) [tis. Kč]				
Zůstatková hodnota (k 31.12. příslušného roku) [tis. Kč]				

Pozn. Pouze pro ilustrativní účely, odpisy a zůstatková hodnota bude vypočtena dle podmínek účetního systému SAP na detail měsíc a den.

Princip výpočtu zůstatkové hodnoty: Varianta bez modernizace: Zůst.hodnota pro rok 2021= Pořizovací

hodnota snížená o investiční dotaci - kumulované odpisy za roky 2020 -2021.

**Ilustrativní výpočet k čl. 14.7 Smlouvy (krácení
investiční dotace a výše odkupní ceny vozidel)**

	2024
Investiční dotace (85 % z pořizovací hodnoty)	161 444,9 tis.Kč
Pořizovací hodnota se zahrnutím investiční dotace (85 %)	28 490,3 tis.Kč
Zůstatková hodnota (k 31.12. příslušného roku)	24 691,6 tis.Kč
Krácení investiční dotace	100 000,0 tis.Kč
Příslušenství (pokuta od Ministerstva dopravy za porušení podmínek čerpání dotace)	1 000,0 tis.Kč
Pořizovací hodnota se zohledněním krácení investiční dotace	128 490,3 tis.Kč
Zůstatková hodnota (k 31.12. příslušného roku) po krácení dotace	124 691,6 tis.Kč
Cena vozidel při odkupu ze strany kraje	24 691,6 tis.Kč

Příloha č. 13 Odůvodnění obchodního tajemství Dopravce

Článek smlouvy	Předmět obchodního tajemství	Konkurenční významnost	Učitelnost	Ocenitelnost	Běžná nedostupnost v příslušných obchodních kruzích	Souvislost s plněním	Zajímavost
5.3	Výchozí finanční model pro období kalendářního roku 2020 a následujících 3 let	ČD působí na trhu, kde jsou vystaveny konkurenčnímu prostředí. Je legitimní, aby ČD mohly rovněž hájit své obchodní zájmy a aby nepřicházely o své obchodní příležitosti a nevznikala jim újma. Konkurenční významnost těchto informací spočívá zejména v tom, že udává předpokládané nákladové ale také výnosové položky.	Informace je učitelná, neboť její rozsah vyjadřuje konkrétní podklad předaný/zpřístupněný Plzeňskému kraji v souvislosti s plněním Smlouvy.	Dle ČD mají tyto informace též ocenitelnou hodnotu. Hodnotu těchto informací lze vyjádřit veškerými užitky, které tyto informace přinesly, přinesejí, nebo mohou ČD přinést. Mezi takové užitky patří zejména výnosy a zisky realizované, ať již na základě Smlouvy, nebo na základě smluv, o které se ČD hodlají ucházet.	ČD tyto údaje nepublikuje. ČD považuje tyto informace tedy za běžně nedostupné. K dostupnosti v příslušných obchodních kruzích ČD uvádí, že tuto informaci a ani informaci svým obsahem a rozsahem srovnatelnou vzhledem ke své povaze neuveřejňují ani jiní železniční dopravci v rámci služeb, které poskytují, a to jak v případě poskytování veřejných služeb, tak při poskytování služeb na komerční riziko.	Tato informace obsahuje přílohu č. 13 Smlouvy, která je součástí plnění Smlouvy.	ČD započítá případné nepublikované pracovní náklady, které vznikají v rámci plnění Smlouvy.
5.3	Výchozí model provozních aktiv podle § 6 Vyhl.	ČD působí na trhu, kde jsou vystaveny konkurenčnímu prostředí. Je legitimní, aby ČD mohly rovněž hájit své obchodní zájmy a aby nepřicházely o své obchodní příležitosti a nevznikala jim újma. Konkurenční významnost těchto informací spočívá zejména v tom, že udává přesné procento využití jednotlivých aktiv při plnění Smlouvy.	Informace je učitelná, neboť její rozsah vyjadřuje konkrétní podklad předaný/zpřístupněný Plzeňskému kraji v souvislosti s plněním Smlouvy.	Dle ČD mají tyto informace též ocenitelnou hodnotu. Hodnotu těchto informací lze vyjádřit veškerými užitky, které tyto informace přinesly, přinesejí, nebo mohou ČD přinést. Mezi takové užitky patří zejména výnosy a zisky realizované, ať již na základě Smlouvy, nebo na základě smluv, o které se ČD hodlají ucházet.	ČD tyto údaje nepublikuje. ČD považuje tyto informace tedy za běžně nedostupné. K dostupnosti v příslušných obchodních kruzích ČD uvádí, že tuto informaci a ani informaci svým obsahem a rozsahem srovnatelnou vzhledem ke své povaze neuveřejňují ani jiní železniční dopravci v rámci služeb, které poskytují, a to jak v případě poskytování veřejných služeb, tak při poskytování služeb na komerční riziko.	Tato informace obsahuje přílohu č. 13 Smlouvy, která je součástí plnění Smlouvy.	ČD započítá případné nepublikované pracovní náklady, které vznikají v rámci plnění Smlouvy.
5.3	inventurní karty rozjezdů	ČD působí na trhu, kde jsou vystaveny konkurenčnímu prostředí. Je legitimní, aby ČD mohly rovněž hájit své obchodní zájmy a aby nepřicházely o své obchodní příležitosti a nevznikala jim újma. Konkurenční významnost těchto informací spočívá zejména v tom, že udává zásadní ekonomické informace o majetku využívaného k plnění Smlouvy.	Informace je učitelná, neboť její rozsah vyjadřuje konkrétní podklad předaný/zpřístupněný Plzeňskému kraji v souvislosti s plněním Smlouvy.	Dle ČD mají tyto informace též ocenitelnou hodnotu. Hodnotu těchto informací lze vyjádřit veškerými užitky, které tyto informace přinesly, přinesejí, nebo mohou ČD přinést. Mezi takové užitky patří zejména výnosy a zisky realizované, ať již na základě Smlouvy, nebo na základě smluv, o které se ČD hodlají ucházet.	ČD tyto údaje nepublikuje. ČD považuje tyto informace tedy za běžně nedostupné. K dostupnosti v příslušných obchodních kruzích ČD uvádí, že tuto informaci a ani informaci svým obsahem a rozsahem srovnatelnou vzhledem ke své povaze neuveřejňují ani jiní železniční dopravci v rámci služeb, které poskytují, a to jak v případě poskytování veřejných služeb, tak při poskytování služeb na komerční riziko. Tyto informace obsahují také zásadní přehled o nákladových položkách a jejich proporcích, což dává možnost podrobně analyzovat strukturu ceny dopravního výkonu.	Tato informace obsahuje přílohu č. 13 Smlouvy, která je součástí plnění Smlouvy.	ČD započítá případné nepublikované pracovní náklady, které vznikají v rámci plnění Smlouvy.
5.3	inventurní karty vozidel	ČD působí na trhu, kde jsou vystaveny konkurenčnímu prostředí. Je legitimní, aby ČD mohly rovněž hájit své obchodní zájmy a aby nepřicházely o své obchodní příležitosti a nevznikala jim újma. Konkurenční významnost těchto informací spočívá zejména v tom, že udává zásadní ekonomické informace o majetku využívaného k plnění Smlouvy.	Informace je učitelná, neboť její rozsah vyjadřuje konkrétní podklad předaný/zpřístupněný Plzeňskému kraji v souvislosti s plněním Smlouvy.	Dle ČD mají tyto informace též ocenitelnou hodnotu. Hodnotu těchto informací lze vyjádřit veškerými užitky, které tyto informace přinesly, přinesejí, nebo mohou ČD přinést. Mezi takové užitky patří zejména výnosy a zisky realizované, ať již na základě Smlouvy, nebo na základě smluv, o které se ČD hodlají ucházet.	ČD tyto údaje nepublikuje. ČD považuje tyto informace tedy za běžně nedostupné. K dostupnosti v příslušných obchodních kruzích ČD uvádí, že tuto informaci a ani informaci svým obsahem a rozsahem srovnatelnou vzhledem ke své povaze neuveřejňují ani jiní železniční dopravci v rámci služeb, které poskytují, a to jak v případě poskytování veřejných služeb, tak při poskytování služeb na komerční riziko. Tyto informace obsahují také zásadní přehled o nákladových položkách a jejich proporcích, což dává možnost podrobně analyzovat strukturu ceny dopravního výkonu.	Tato informace obsahuje přílohu č. 13 Smlouvy, která je součástí plnění Smlouvy.	ČD započítá případné nepublikované pracovní náklady, které vznikají v rámci plnění Smlouvy.
5.7 c)	Výkaz výnosů dle této Smlouvy v jednotlivých měsících kalendářního roku a v celém kalendářním roce	ČD působí na trhu, kde jsou vystaveny konkurenčnímu prostředí. Je legitimní, aby ČD mohly rovněž hájit své obchodní zájmy a aby nepřicházely o své obchodní příležitosti a nevznikala jim újma. Konkurenční významnost těchto informací spočívá zejména v tom, že udává výnosy realizované při plnění Smlouvy. Informace o tržních může mít zásadní vliv pro rozhodnutí konkurentů, zda poskytovat služby obdobného charakteru a za jakých cenových podmínek.	Informace je učitelná, neboť její rozsah vyjadřuje konkrétní podklad předaný/zpřístupněný Plzeňskému kraji v souvislosti s plněním Smlouvy.	Dle ČD mají tyto informace též ocenitelnou hodnotu. Hodnotu těchto informací lze vyjádřit veškerými užitky, které tyto informace přinesly, přinesejí, nebo mohou ČD přinést. Mezi takové užitky patří zejména výnosy a zisky realizované, ať již na základě Smlouvy, nebo na základě smluv, o které se ČD hodlají ucházet.	ČD tyto údaje nepublikuje. ČD považuje tyto informace tedy za běžně nedostupné. K dostupnosti v příslušných obchodních kruzích ČD uvádí, že tuto informaci a ani informaci svým obsahem a rozsahem srovnatelnou vzhledem ke své povaze neuveřejňují ani jiní železniční dopravci v rámci služeb, které poskytují, a to jak v případě poskytování veřejných služeb, tak při poskytování služeb na komerční riziko. Tyto informace obsahují také zásadní přehled o finančních tocích realizovaných na základě Smlouvy.	Tato informace obsahuje přílohu č. 13 Smlouvy, která je součástí plnění Smlouvy.	ČD započítá případné nepublikované pracovní náklady, které vznikají v rámci plnění Smlouvy.
16	Výkaz obsahující skutečně dosaženou výši nákladů a výnosů, zpracovaný ve struktuře stanovené v příloze č. 3 Vyhl.	ČD působí na trhu, kde jsou vystaveny konkurenčnímu prostředí. Je legitimní, aby ČD mohly rovněž hájit své obchodní zájmy a aby nepřicházely o své obchodní příležitosti a nevznikala jim újma. Konkurenční významnost těchto informací spočívá zejména v tom, že udává skutečně realizované výnosy a náklady při plnění Smlouvy. Tyto informace mohou mít zásadní vliv pro rozhodnutí konkurentů, zda poskytovat služby obdobného charakteru a za jakých cenových podmínek napětí ČR.	Informace je učitelná, neboť její rozsah vyjadřuje konkrétní podklad předaný/zpřístupněný Plzeňskému kraji v souvislosti s plněním Smlouvy.	Dle ČD mají tyto informace též ocenitelnou hodnotu. Hodnotu těchto informací lze vyjádřit veškerými užitky, které tyto informace přinesly, přinesejí, nebo mohou ČD přinést. Mezi takové užitky patří zejména výnosy a zisky realizované, ať již na základě Smlouvy, nebo na základě smluv, o které se ČD hodlají ucházet.	ČD tyto údaje nepublikuje. ČD považuje tyto informace tedy za běžně nedostupné. K dostupnosti v příslušných obchodních kruzích ČD uvádí, že tuto informaci a ani informaci svým obsahem a rozsahem srovnatelnou vzhledem ke své povaze neuveřejňují ani jiní železniční dopravci v rámci služeb, které poskytují, a to jak v případě poskytování veřejných služeb, tak při poskytování služeb na komerční riziko. Tyto informace obsahují také zásadní přehled o skutečných nákladových a výnosových položkách a jejich proporcích, což dává možnost podrobně analyzovat nastavení ceny dopravního výkonu, výnosů a rozsah poskytování služeb v přepravě cestujících.	Tato informace obsahuje přílohu č. 13 Smlouvy, která je součástí plnění Smlouvy.	ČD započítá případné nepublikované pracovní náklady, které vznikají v rámci plnění Smlouvy.

Příloha č. 13 Odůvodnění obchodního tajemství Dopravce

Číslek smlouvy	Průběh obchodního tajemství	Konkurenční významnost	Uvědomění	Uvědomění	Úroveň nedostupnosti v příslušných obchodních kruzích	Souvinnost se závodem	Zajištění utajení odpovídajícím způsobem
9.19	Sestava dat v elektronické podobě podle jednotlivých tras a dle podle jednotlivých vlaků a údajů o nástupech, výstupech a obsazenosti vlaků cestujícími ve všech zastávkách a stanicích po všechny dny v týdnu realizace průzkumu	ČD působí na trhu, kde jsou vystaveny konkurenčnímu prostředí. Je legitimní, aby ČD mohly rovněž hájit své obchodní zájmy a aby nepřicházely o své obchodní příležitosti a nevznikala jim újma. Konkurenční významnost těchto informací spočívá zejména v tom, že udává frekvenci cestujících při plnění Smlouvy. Tyto informace mohou mít zásadní vliv na rozhodnutí konkurenční, zda poskytnout služby obdobného charakteru v rámci Plzeňského kraje.	Informace je určitelná, neboť její rozsah vyjadřuje konkurenční podklad předaný/zpřístupněný Plzeňskému kraji v souvislosti s plněním Smlouvy.	Dle ČD mají tyto informace též omezenou hodnotu. Hodnotu těchto informací lze vyjádřit veškerými užitky, které tyto informace přinesou, přinejmenším, nebo mohou ČD přinést. Mezi takové užitky patří zejména výnosy a zisky realizované, ať již na základě Smlouvy, nebo na základě smluv, o které se ČD hodlají ucházet.	ČD tyto údaje nepublikuje. ČD považuje tyto informace tedy za běžně nedostupné. K dostupnosti v příslušných obchodních kruzích ČD uvádí, že tuto informaci a ani informaci svým obsahem a rozsahem srovnatelnou vzhledem ke své povaze neuveřejňují ani jiné železniční dopravci v rámci služeb, které poskytují, a to jak v případě poskytování veřejných služeb, tak při poskytování služeb na komerční riziko. Tyto informace obsahují také zásadní přehled o struktuře a využití služeb dle Smlouvy, což dává možnost podrobně analyzovat možnosti nabídky konkurenčních služeb ČD, a to nejen těch provozovaných na základě této smlouvy.	Tato informace souvisí přímo se závodem ČD, resp. s určitými aspekty jeho provozu. Souvinnost se závodem též vyplývá z toho, že tato informaci vytvořily přímo ČD. Tato informace obsahuje údaje o počtech cestujících přepravených při plnění Smlouvy ze strany ČD. Smlouvou realizují ČD provozem svého závodu. Je tedy zřejmé, že tyto informace souvisí s provozem závodu ČD.	ČD zajišťuje utajení těchto skutečností. ČD tyto informace v žádném případě nepublikuje. K daným informacím má s ohledem na své pracovní zařazení přístup pouze úzký okruh zaměstnanců ČD, kteří jsou vázáni mlčenlivostí. Také okruh osob, které tyto informace vytvářejí a nebo poskytují podklady pro tyto informace je omezený. K této informaci nemá přístup více než deset zaměstnanců ČD.
9.21	Matice jízdních	ČD působí na trhu, kde jsou vystaveny konkurenčnímu prostředí. Je legitimní, aby ČD mohly rovněž hájit své obchodní zájmy a aby nepřicházely o své obchodní příležitosti a nevznikala jim újma. Konkurenční významnost těchto informací spočívá zejména v tom, že udává frekvenci cestujících na jednotlivých tratích a dle o dané trase informací a srovnatelnou vzhledem ke své povaze neuveřejňují ani jiné železniční dopravci v rámci služeb, které poskytují, a to jak v případě poskytování veřejných služeb, tak při poskytování služeb na komerční riziko.	Informace je určitelná, neboť její rozsah vyjadřuje konkurenční podklad předaný/zpřístupněný Plzeňskému kraji v souvislosti s plněním Smlouvy.	Dle ČD mají tyto informace též omezenou hodnotu. Hodnotu těchto informací lze vyjádřit veškerými užitky, které tyto informace přinesou, přinejmenším, nebo mohou ČD přinést. Mezi takové užitky patří zejména výnosy a zisky realizované, ať již na základě Smlouvy, nebo na základě smluv, o které se ČD hodlají ucházet.	ČD tyto údaje nepublikuje. ČD považuje tyto informace tedy za běžně nedostupné. K dostupnosti v příslušných obchodních kruzích ČD uvádí, že tuto informaci a ani informaci svým obsahem a rozsahem srovnatelnou vzhledem ke své povaze neuveřejňují ani jiné železniční dopravci v rámci služeb, které poskytují, a to jak v případě poskytování veřejných služeb, tak při poskytování služeb na komerční riziko. Tyto informace obsahují také zásadní přehled o struktuře a využití služeb dle Smlouvy, což dává možnost podrobně analyzovat možnosti nabídky konkurenčních služeb ČD, a to nejen těch provozovaných na základě této smlouvy.	Tato informace souvisí přímo se závodem ČD, resp. s určitými aspekty jeho provozu. Souvinnost se závodem též vyplývá z toho, že tato informaci vytvořily přímo ČD. Tato informace obsahuje údaje o počtech cestujících přepravených při plnění Smlouvy ze strany ČD. Smlouvou realizují ČD provozem svého závodu. Je tedy zřejmé, že tyto informace souvisí s provozem závodu ČD.	ČD zajišťuje utajení těchto skutečností. ČD tyto informace v žádném případě nepublikuje. K daným informacím má s ohledem na své pracovní zařazení přístup pouze úzký okruh zaměstnanců ČD, kteří jsou vázáni mlčenlivostí. Také okruh osob, které tyto informace vytvářejí a nebo poskytují podklady pro tyto informace je omezený. K této informaci nemá přístup více než deset zaměstnanců ČD.
Příloha 17a	Výsledky šetření směrů pro sledování konkurenčních tras 2018 a 2019	ČD působí na trhu, kde jsou vystaveny konkurenčnímu prostředí. Je legitimní, aby ČD mohly rovněž hájit své obchodní zájmy a aby nepřicházely o své obchodní příležitosti a nevznikala jim újma. Konkurenční významnost těchto informací spočívá zejména v tom, že udává přesné procento využití jednotlivých tras při plnění Smlouvy.	Informace je určitelná, neboť její rozsah vyjadřuje konkurenční podklad předaný/zpřístupněný Plzeňskému kraji v souvislosti s plněním Smlouvy.	Dle ČD mají tyto informace též omezenou hodnotu. Hodnotu těchto informací lze vyjádřit veškerými užitky, které tyto informace přinesou, přinejmenším, nebo mohou ČD přinést. Mezi takové užitky patří zejména výnosy a zisky realizované, ať již na základě Smlouvy, nebo na základě smluv, o které se ČD hodlají ucházet.	ČD tyto údaje nepublikuje. ČD považuje tyto informace tedy za běžně nedostupné. K dostupnosti v příslušných obchodních kruzích ČD uvádí, že tuto informaci a ani informaci svým obsahem a rozsahem srovnatelnou vzhledem ke své povaze neuveřejňují ani jiné železniční dopravci v rámci služeb, které poskytují, a to jak v případě poskytování veřejných služeb, tak při poskytování služeb na komerční riziko.	Tato informace souvisí přímo se závodem ČD. Souvinnost se závodem též vyplývá z toho, že tato informaci vytvořily přímo ČD. Tato informace obsahuje jednotlivé nákladové a výnosové položky, které souvisí právě s provozováním závodu ČD, konkrétně s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících na Smlouvou určených tratích a dopravních výkonech.	ČD zajišťuje utajení těchto skutečností. ČD tyto informace v žádném případě nepublikuje. K daným informacím má s ohledem na své pracovní zařazení přístup pouze úzký okruh zaměstnanců ČD, kteří jsou vázáni mlčenlivostí. Také okruh osob, které tyto informace vytvářejí a nebo poskytují podklady pro tyto informace je omezený. K této informaci nemá přístup více než deset zaměstnanců ČD.
Příloha 17b	Výchozí model provozních aktiv podle § 6 Vyhl.	ČD působí na trhu, kde jsou vystaveny konkurenčnímu prostředí. Je legitimní, aby ČD mohly rovněž hájit své obchodní zájmy a aby nepřicházely o své obchodní příležitosti a nevznikala jim újma. Konkurenční významnost těchto informací spočívá zejména v tom, že udává přesné procento využití jednotlivých aktiv při plnění Smlouvy.	Informace je určitelná, neboť její rozsah vyjadřuje konkurenční podklad předaný/zpřístupněný Plzeňskému kraji v souvislosti s plněním Smlouvy.	Dle ČD mají tyto informace též omezenou hodnotu. Hodnotu těchto informací lze vyjádřit veškerými užitky, které tyto informace přinesou, přinejmenším, nebo mohou ČD přinést. Mezi takové užitky patří zejména výnosy a zisky realizované, ať již na základě Smlouvy, nebo na základě smluv, o které se ČD hodlají ucházet.	ČD tyto údaje nepublikuje. ČD považuje tyto informace tedy za běžně nedostupné. K dostupnosti v příslušných obchodních kruzích ČD uvádí, že tuto informaci a ani informaci svým obsahem a rozsahem srovnatelnou vzhledem ke své povaze neuveřejňují ani jiné železniční dopravci v rámci služeb, které poskytují, a to jak v případě poskytování veřejných služeb, tak při poskytování služeb na komerční riziko.	Tato informace souvisí přímo se závodem ČD. Souvinnost se závodem též vyplývá z toho, že tato informaci vytvořily přímo ČD. Tato informace obsahuje jednotlivé nákladové a výnosové položky, které souvisí právě s provozováním závodu ČD, konkrétně s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících na Smlouvou určených tratích a dopravních výkonech.	ČD zajišťuje utajení těchto skutečností. ČD tyto informace v žádném případě nepublikuje. K daným informacím má s ohledem na své pracovní zařazení přístup pouze úzký okruh zaměstnanců ČD, kteří jsou vázáni mlčenlivostí. Také okruh osob, které tyto informace vytvářejí a nebo poskytují podklady pro tyto informace je omezený. K této informaci nemá přístup více než deset zaměstnanců ČD.
Příloha 12c	Veřejné přístupné prostory	ČD působí na trhu, kde jsou vystaveny konkurenčnímu prostředí. Je legitimní, aby ČD mohly rovněž hájit své obchodní zájmy a aby nepřicházely o své obchodní příležitosti a nevznikala jim újma. Konkurenční významnost těchto informací spočívá zejména v tom, že udává předpokládané nákladové položky.	Informace je určitelná, neboť její rozsah vyjadřuje konkurenční podklad předaný/zpřístupněný Plzeňskému kraji v souvislosti s plněním Smlouvy.	Dle ČD mají tyto informace též omezenou hodnotu. Hodnotu těchto informací lze vyjádřit veškerými užitky, které tyto informace přinesou, přinejmenším, nebo mohou ČD přinést. Mezi takové užitky patří zejména výnosy a zisky realizované, ať již na základě Smlouvy, nebo na základě smluv, o které se ČD hodlají ucházet.	ČD tyto údaje nepublikuje. ČD považuje tyto informace tedy za běžně nedostupné. K dostupnosti v příslušných obchodních kruzích ČD uvádí, že tuto informaci a ani informaci svým obsahem a rozsahem srovnatelnou vzhledem ke své povaze neuveřejňují ani jiné železniční dopravci v rámci služeb, které poskytují, a to jak v případě poskytování veřejných služeb, tak při poskytování služeb na komerční riziko.	Tato informace souvisí přímo se závodem ČD. Souvinnost se závodem též vyplývá z toho, že tato informaci vytvořily přímo ČD. Tato informace obsahuje jednotlivé nákladové a výnosové položky, které souvisí právě s provozováním závodu ČD, konkrétně s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících na Smlouvou určených tratích a dopravních výkonech.	ČD zajišťuje utajení těchto skutečností. ČD tyto informace v žádném případě nepublikuje. K daným informacím má s ohledem na své pracovní zařazení přístup pouze úzký okruh zaměstnanců ČD, kteří jsou vázáni mlčenlivostí. Také okruh osob, které tyto informace vytvářejí a nebo poskytují podklady pro tyto informace je omezený. K této informaci nemá přístup více než deset zaměstnanců ČD.
Příloha 12d	Základová hodnota vozidel kategorie A	ČD působí na trhu, kde jsou vystaveny konkurenčnímu prostředí. Je legitimní, aby ČD mohly rovněž hájit své obchodní zájmy a aby nepřicházely o své obchodní příležitosti a nevznikala jim újma. Konkurenční významnost těchto informací spočívá zejména v tom, že udává cenu pojižovaných vozidel a nákladovou položku odpovídající a také ukazuje hodnotu, která bude zohledněna při další nacenění vozidel.	Informace je určitelná, neboť její rozsah vyjadřuje konkurenční podklad předaný/zpřístupněný Plzeňskému kraji v souvislosti s plněním Smlouvy.	Dle ČD mají tyto informace též omezenou hodnotu. Hodnotu těchto informací lze vyjádřit veškerými užitky, které tyto informace přinesou, přinejmenším, nebo mohou ČD přinést. Mezi takové užitky patří zejména výnosy a zisky realizované, ať již na základě Smlouvy, nebo na základě smluv, o které se ČD hodlají ucházet.	ČD tyto údaje nepublikuje. ČD považuje tyto informace tedy za běžně nedostupné. K dostupnosti v příslušných obchodních kruzích ČD uvádí, že tuto informaci a ani informaci svým obsahem a rozsahem srovnatelnou vzhledem ke své povaze neuveřejňují ani jiné železniční dopravci v rámci služeb, které poskytují, a to jak v případě poskytování veřejných služeb, tak při poskytování služeb na komerční riziko.	Tato informace souvisí přímo se závodem ČD. Souvinnost se závodem též vyplývá z toho, že tato informaci vytvořily přímo ČD. Tato informace obsahuje pořizovací cenu vozidel a nákladovou položku odpovídající, které souvisí právě s provozováním závodu ČD, konkrétně s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících na Smlouvou určených tratích a dopravních výkonech.	ČD zajišťuje utajení těchto skutečností. ČD tyto informace v žádném případě nepublikuje. K daným informacím má s ohledem na své pracovní zařazení přístup pouze úzký okruh zaměstnanců ČD, kteří jsou vázáni mlčenlivostí. Také okruh osob, které tyto informace vytvářejí a nebo poskytují podklady pro tyto informace je omezený. K této informaci nemá přístup více než deset zaměstnanců ČD.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
na trati č. 170 Plzeň – Cheb

Příloha 14: Kilometráž trati 170 Plzeň - Cheb v územní působnosti Plzeňského kraje

	170 Cheb	km
Plzeň hl.n.		0
Plzeň hl.n.-Jižní předměstí		1,6
Plzeň-Zadní Skvrňany		4,7
Plzeň-Křimice		6,4
Vochov		8,7
Kozolupy		11
Plešnice		17,1
Pňovany zastávka		19,9
Pňovany		23
Sulislav		26,9
Vranov u Stříbra		28,8
Stříbro		33,1
Milíkov		37,9
Svojšín		41,9
Ošelín		47,8
Pavlovice		54,8
Brod nad Tichou		59,6
Planá u Mariánských Lázní		63,5
Chodová Planá		68,4
hranice VUSC		71,2