



MMOPP00INV26

Statutární město Opava, IČO 00300535, sídlem Horní náměstí 382/69, Město, 74601 Opava
zastoupené primátorem města
na straně **objednatele**

a

Městský dopravní podnik Opava, a.s., IČO 64610250, sídlem Bílovecká 1127/98, Kylešovice, 74606
Opava,
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Ostravě pod spis. zn. B 1234,
zastoupený předsedou představenstva

na straně **dopravce**

uzavírají tuto

Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících

ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007 a zákona č. 194/2010 Sb.

I. Účel smlouvy

- 1) Objednatel má zájem na zajištění dopravní obslužnosti na území města v rozsahu vyšším, než by dopravce nebo jiní soutěžitelé s příslušným podnikatelským oprávněním zajistili při uplatnění tržních principů.
- 2) Dopravce je oprávněn provozovat veřejnou dopravu formou osobní drážní dopravy (dále též jen trolejbusová doprava) a linkové osobní dopravy (dále též jen autobusová doprava), disponuje vlastnickým právem k potřebnému movitému, nemovitému a nehmotnému majetku, zaměstnává odborně způsobilé zaměstnance a je schopen za předpokladu poskytnutí kompenzace ze strany objednatele zajistit dopravní obslužnost na území města Opavy v rozsahu a kvalitě dle požadavků objednatele.

II. Vymezení závazku veřejné služby

- 1) Dopravce se zavazuje zajistit ve vlastní režii dopravní obslužnost na území města Opavy městskou hromadnou dopravou (dále jen MHD) provozovanou ve formě trolejbusové a autobusové dopravy v rozsahu minimálně 2 816 800 vozidlových km za rok (dále jen referenční dopravní výkon), a to jako součást integrovaných dopravních služeb zajišťovaných dopravcem na území města Opavy a okolních obcí.
- 2) Skutečný dopravní výkon může být nižší než referenční dopravní výkon v případě, že je to odůvodněno kalendářními odchylkami posuzovaného roku od roku průměrného (celkový počet dní, počet svátků připadajících na pracovní dny, počet jiných dnů s omezeným provozem MHD) a přitom by v průměrném roce při platných jízdních řádech dopravní výkon pod stanovenou hodnotu referenčního dopravního výkonu neklesnul.

- 3) Organizaci provozu MHD pro zajištění dopravní obslužnosti (dále jen organizace provozu) a tím i podíl trolejbusové dopravy a autobusové dopravy na sjednaném rozsahu dopravní obslužnosti stanoví dopravce tak, aby dopravní obslužnost optimálně uspokojovala přepravní potřeby ve městě. Je-li přitom možné určitý přepravní vztah uspokojit trolejbusovou i autobusovou dopravou, bude s ohledem na minimalizaci negativní vlivů dopravy na životní prostředí města co do emisí výfukových plynů a hluku upřednostněna doprava trolejbusová.
- 4) Výchozí organizace provozu ke dni uzavření smlouvy je dána platnými licencemi linek MHD Opava autobusy: 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 222, 223, 228, 229; trolejbusy: 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 221 a jízdními řády na těchto linkách v nevýlukovém stavu, přičemž na lince č. 230, kterou dopravce provozuje na základě dohody s obchodním řetězcem TESCO v příslušných lokalitách, nejsou do závazku veřejných služeb zajišťovaných na základě této smlouvy zahrnuty vůbec.
- 5) V případě mimořádností v dopravě, ať už zaviněných či nezaviněných dopravcem, je dopravce povinen přijmout taková dočasná organizační opatření (včetně opatření operativních) v provozu MHD (objížďka, zajištění náhradního spoje, stanovení výlukových jízdních řádů či jiná opatření), aby byla dopravní obslužnost zajištěna v podobě co nejbližší dopravní obslužnosti zajišťované při organizaci dopravy vyplývající z platných licencí linek a jízdních řádů v nevýlukovém stavu. Mimořádnostmi v dopravě se rozumí na jedné straně okolnosti, jež dopravce nemohl ovlivnit (např. kongesce při průjezdu městem, neprůjezdnost pozemních komunikací pro vozidla MHD v důsledku dopravních nehod, uzavírky pozemních komunikací pro vozidla MHD, jejich nesjízdnost pro vozidla MHD, živelní pohroma, nedostatek řidičů, stávka) a další okolnosti na straně druhé (např. závada na vozidle).
- 6) Neprovést dopravní výkon dle platných jízdních řádů je možné pouze v důsledku dopravní mimořádnosti, pokud na dopravci nelze s ohledem na rozumnou míru vynaložených nákladů vyžadovat provedení organizačního opatření.
- 7) V případě výluky v trolejbusové dopravě a nemožnosti přijetí potřebných organizačních opatření, byť i jen zčásti, v rámci trolejbusové dopravy je dopravce povinen zajistit v potřebném rozsahu náhradní autobusovou dopravu.
- 8) Dopravce je povinen zpracovat přehled skutečně provedených dopravních výkonů za daný kalendářní rok rozepsaný podle jednotlivých linek a tento přehled odevzdat objednateli nejpozději do 31. března následujícího roku.
- 9) Do dopravních výkonů zahrnutých do závazku veřejné služby se nezapočítávají manipulační (přístavné, odstavné a přejezdové) jízdy.

III. Změny provozu dopravní sítě

- 1) Dopravce smí provádět operativní krátkodobé změny jízdních řádů pouze v případě mimořádných událostí (operativní uzavírky komunikací a případě dopravních nehod, nesjízdnosti, oprav trolejového vedení, napájecího systému, apod.).
- 2) Dopravce smí provádět krátkodobé nebo dlouhodobé změny jízdních řádů (tzv. výluky) v případě schválených uzavírek komunikací, přičemž uvedené změny je povinen neprodleně oznámit Odboru dopravy Magistrátu města Opavy.

- 3) Dopravce je oprávněn po předchozím schválení Odborem dopravy Magistrátu města Opavy provádět dílčí změny jízdních řádů, přičemž sjednaný rozsah zajišťování dopravní sítě musí být zachován.
- 4) V případě zvýšené krátkodobé poptávky po přepravních výkonech je Dopravce oprávněn posílit provoz smluvně dohodnutý v celé trase nebo její části. Toto posílení nepodléhá schválení Odboru dopravy Magistrátu města Opavy a není považováno za změnu této smlouvy a je zahrnuto do závazku veřejné služby.
- 5) Jiné změny jízdních řádů jsou považovány za změnu této smlouvy a řídí se ustanovením o možných změnách této smlouvy.

IV. Tarif jízdného

- 1) Objednatel je seznámen se strukturou a výší tarifu jízdného v MHD Opava vyhlášeného dopravcem pro jím poskytované přepravní služby. Dopravce se zavazuje, že jakoukoliv změnu tarifu co do výše jízdného nebo jeho struktury provede pouze se souhlasem objednatele.
- 2) Objednatel může určit cenové podmínky tarifu jízdného též sám. Dopravce je v takovém případě povinen uvést tarif (tarifní podmínky) do souladu s podmínkami určenými objednatelem v případě změny tarifu nezasahující do jeho struktury nejpozději do dvou měsíců od oznámení rozhodnutí objednatele dopravci, resp. ke dni určenému rozhodnutím objednatele, byl-li takový den rozhodnutím stanoven a tento nastane až po uplynutí dvou měsíců od oznámení rozhodnutí dopravci, a v případě změny tarifu zasahující do jeho struktury nejpozději do šesti měsíců od oznámení rozhodnutí objednatele dopravci, resp. ke dni určenému rozhodnutím objednatele, byl-li takový den rozhodnutím stanoven a tento nastane až po uplynutí šesti měsíců od oznámení rozhodnutí dopravci.
- 3) Objednatel je jako obec oprávněn v přenesené působnosti vydat též nařízení podle § 4a zákona č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, v souvislosti s ustanovením § 1 odst. 6 zákona č. 526/1990 Sb., o cenách a příslušným cenovým výměrem ministerstva financí ČR, kterým stanoví maximální ceny v MHD.
- 4) Objednatel bere na vědomí, že neschválení dopravcem navržené změny tarifu, popř. určení tarifu objednatelem nebo vydání nařízení o cenách v MHD může mít důsledky na výši kompenzace ve smyslu ustanovení čl. IV přílohy č. 5 této smlouvy.
- 5) Případné poskytnutí režijních jízdének zaměstnancům dopravce a zvýhodněného jízdného rodinným příslušníkům zaměstnanců dopravce je ponecháno na vůli dopravce.

V. Kompenzace

- 1) Veškeré náklady spojené s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících dle této smlouvy nese dopravce, kterému též náleží veškeré výnosy z této činnosti.
- 2) Objednatel se zavazuje dopravci uhradit za plnění závazku veřejné služby v dopravě v rozsahu plynoucím z této smlouvy kompenzací.
- 3) Kompenzace pro jednotlivé roky plnění závazku veřejné služby je určena na základě výchozího finančního modelu zpracovaného v souladu s přílohou nařízení ES č. 1370/2007 a s vyhláškou

- č. 296/2010 Sb. a předloženého v souladu s ustanovením § 23 odst. 2 zákona o veřejných službách v přepravě cestujících před uzavřením této smlouvy objednateli.
- 4) Výchozí finanční modely pro veřejnou drážní dopravu (trolejbusová doprava) na straně jedné a veřejnou linkovou dopravu (autobusová doprava) na straně druhé jsou sestaveny na základě podílu obou druhů dopravy na dopravní obslužnosti ke dni počátku plnění závazku z této smlouvy a jsou přílohami č. 1 a 2 smlouvy.
 - 5) Pro účely výpočtu kompenzace sjednávají smluvní strany podíl čistého příjmu k provozním aktivům ve smyslu § 7 odst. 2 vyhlášky č. 296/2010 Sb. Struktura provozních aktiv je uvedena v přílohách č. 3 a 4 této smlouvy.
 - 6) Kompenzace sjednaná touto smlouvou bude pro jednotlivé roky trvání závazku z této smlouvy měněna podle pravidel, která jsou formulována v příloze č. 5 této smlouvy.
 - 7) Kompenzace není ke dni uzavření této smlouvy předmětem daně z přidané hodnoty dle zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů. Pokud se by v důsledku změny legislativy nebo rozhodovací praxe příslušných orgánů kompenzace předmětem DPH stala, navýší se kompenzace o částku určenou jako čistý finanční dopad takové změny na hospodaření dopravce.

VI. Úhrada kompenzace

- 1) Kompenzace za daný kalendářní rok bude uhrazena dvanácti zálohovými platbami s vyúčtováním vždy po uplynutí daného kalendářního roku.
- 2) Pro určení výše záloh na kompenzaci se použije předpokládaná výše kompenzace určená na základě výchozího finančního modelu po provedení změn dle přílohy č. 5 této smlouvy v podobě indexace jednotlivých nákladových a výnosových položek, popř. po provedení dalších úprav jednotlivých položek výchozího finančního modelu, pokud došlo od uzavření této smlouvy ke změně podílu trolejbusové a autobusové dopravy na referenčním dopravním výkonu, popř. došlo ke změně referenčního dopravního výkonu. Výši předpokládané kompenzace pro daný rok oznámí dopravce objednateli nejpozději do 30. září předchozího kalendářního roku.
- 3) Zálohy jsou splatné vždy k 10 dni daného měsíce a roku.
- 4) Dpravce vyúčtuje objednateli kompenzaci v termínu určeném pro odevzdání přehledů skutečně provedených dopravních výkonů za daný rok objednateli. Do vyúčtování dopravce promítne další případné změny kompenzace v důsledku případných změn v organizaci provozu nebo změn referenčního výkonu, které nastaly po oznámení výše předpokládané kompenzace objednateli, popř. další změny v důsledku skutečností uvedených v článku IV. přílohy č. 5 této smlouvy. Nedoplatek či přeplatek kompenzace je splatný do 20. dubna roku následujícího po roce, za nějž kompenzace náleží.

VII. Výkaz skutečných nákladů a výnosů

- 1) Dpravce se zavazuje v souladu s ustanovením § 4 odst. 3 a § 5 odst. 3 vyhlášky č. 296/2010 Sb. předložit objednateli vždy nejpozději do 31. března následujícího roku výkaz skutečných nákladů a výnosů za daný rok.

- 2) Pokud by z výkazu skutečných nákladů a výnosů vyplynulo, že při kompenzaci určené a případně změněné dle ustanovení této smlouvy by míra výnosu na kapitál pro některý druh dopravy překročila hodnotu 1% ročně z provozovaných aktiv, bude kompenzace pro takový druh dopravy krácena na takovou částku, aby míra výnosu na kapitál dosahovala 1% ročně.

VIII. Další práva a povinnosti smluvních stran

- 1) Dopravce se zavazuje s objednatelem, s Moravskoslezským krajem, případně s dalšími zainteresovanými subjekty spolupracovat na vytváření integrovaného dopravního systému.
- 2) Dopravce se zavazuje použít poskytnutou kompenzaci pouze k financování plnění závazku veřejné služby dle této smlouvy. Pokud by z poskytnuté kompenzace byly financovány dopravní výkony nezahrnuté do závazku veřejné služby dle této smlouvy, popř. jiné aktivity dopravce, zavazuje se dopravce takovou část kompenzace vrátit objednateli. Za účelem ověření splnění této podmínky se dopravce zavazuje poskytnout objednateli veškerou potřebnou součinnost.
- 3) Dopravce je povinen plnit standardy kvality stanovené obecně závaznými předpisy a zavazuje se dále plnit standardy kvality uvedené v příloze č. 6 této smlouvy.
- 4) Dopravce se zavazuje využívat ke zvýšení kvality služeb poskytovaných v rámci závazku z této smlouvy též dotací poskytovaných jinými subjekty než je objednatel, zejména dotačních titulů evropských operačních programů. Zařízení pro zvýšení kvality dopravy (zejména nová vozidla, trolejbusové trati, zařízení pro informování či odbavování cestujících) pořízená s přispěním takových dotací se dopravce zavazuje používat pro plnění závazku z této smlouvy.
- 5) Objednatel se zavazuje prostřednictvím odboru dopravy Magistrátu města Opavy a úřadů městských částí v nejčasnějších možných termínech informovat dopravce o veškerých změnách v dopravě, o plánovaných opravách, rekonstrukcích a částečných i úplných uzavírkách veřejných komunikací.
- 6) Objednatel se zavazuje informovat dopravce v dostatečném předstihu o všech připravovaných záměrech při rozvoji města nebo dalších skutečnostech, které jsou objednateli známy a mohou podstatným způsobem ovlivnit stávající požadavky na rozsah dopravní obslužnosti v jednotlivých částech města a směrové vedení linek MHD. Při plánování rozvoje města se objednatel zavazuje vytvářet v rámci svých možností též podmínky pro možnost obsluhy rozvojových lokalit dostupnou MHD (zejména vymezením potřebných prostor pro potřebnou infrastrukturu).
- 7) Objednatel se dále zavazuje prostřednictvím Městské policie vytvářet podmínky pro plynulé zabezpečení MHD zejména ve vztahu k osobám porušujícím tarifní podmínky.

IX. Trvání závazku

- 1) Tato smlouva se uzavírá na dobu určitou, a zavazuje dopravce k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících v období od 1. 1. 2019 do 31. 12. 2028.
- 2) Závazek z této smlouvy zaniká kromě dalších zákonných důvodů též v případě, že dopravce ztratí postavení vnitřního provozovatele ve vztahu k objednateli.

X. Závěrečné ustanovení

- 1) Smluvní strany prohlašují, že tato smlouva byla uzavřena na základě přímého zadání ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení ES č. 1370/2007, resp. § 18 zákona č. 194/2010 Sb., tj. objednatel zadal plnění závazku veřejné služby dopravci jako svému vnitřnímu provozovateli.
- 2) Dopravce je povinen po celou dobu trvání závazku veřejné služby dle této smlouvy dodržovat omezení, která jsou stanovena pro případ, že je závazek veřejné služby zadán vnitřnímu provozovateli přímo bez předchozího nabídkového řízení.
- 3) Změny této smlouvy lze provádět pouze písemnými dodatky.
- 4) Nedílnou součástí této smlouvy jsou její přílohy:
 - č. 1: Výchozí finanční model pro veřejnou drážní dopravu
 - č. 2: Výchozí finanční model pro veřejnou autobusovou dopravu
 - č. 3: Struktura provozních aktiv pro veřejnou drážní dopravu
 - č. 4: Struktura provozních aktiv pro veřejnou linkovou dopravu
 - č. 5: Pravidla pro změny kompenzace
 - č. 6: Standardy kvality
- 5) Tato smlouva byla schválena, na základě vyhrazení si věci do rozhodování zastupitelstva, zastupitelstvem obce (objednatel) dne 17.9.2018 číslo usnesení 690/34 ZM 18 nadpoloviční většinou hlasů členů zastupitelstva obce, vyjadřuje vůli obou smluvních stran a na důkaz toho ji smluvní strany ve dvou stejnopisech podepisují.

Za objednatele:

27 -12- 2018

V Opavě dne.....



Statutární město Opava.



Za dopravce:

27 -12- 2018

V Opavě dne.....



Městský dopravní podnik Opava a.s.

Výchozí finanční model Dopravního podniku

Příloha č. 1

Dopravce: Městský dopravní podnik Opava, a.s.

Objednatel: Statutární město Opava

VEŘEJNÁ OSOBNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVA

		2019	Jednicový náklad 2019
Výchozí náklady	1. Trakční energie a palivo	6 448 532	5,27
	2. Netrakční energie a palivo	0	0,00
	3. Přímý materiál	1 000 146	0,82
	4. Opravy a údržba vozidel	9 628 656	7,86
	5. Odpisy dlouhodobého majetku	11 408 520	9,32
	6. Pronájem a leasing vozidel	0	0,00
	7. Mzdové náklady	22 336 942	18,24
	8. Sociální a zdravotní pojištění	7 206 564	5,89
	9. Cestovné	4 396	0,00
	10. Úhrada za použití dopravní cesty	39 810	0,03
	11. Úhrada za použití ostatní infrastruktury	0	0,00
	12. Ostatní přímé náklady	0	0,00
	13. Ostatní služby	751 804	0,61
	14. Provozní režie	3 580 434	2,92
	15. Správní režie	8 114 446	6,63
Výchozí náklady celkem		70 520 250	57,60
Výchozí výnosy	1. Tržby z jízdného	29 001 952	23,69
	2. Ostatní tržby z přepravy	0	0,00
	3. Ostatní výnosy	1 582 762	1,29
Výchozí výnosy celkem		30 584 714	24,98
<i>Hodnota provozních aktiv</i>		138 927 977	
<i>čistý příjem</i>		1 389 280	
Kompenzace		41 324 816	33,75
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		0	
Jiná dotace		0	
Výchozí dopravní výkon (vozokm)		1 224 355	
Ostatní výchozí výkony: přístavné, odstavné, přejezdové			
<i>Maximální čistý příjem /1,00% z hodnoty PA/</i>		1 389 280	
Sestavil:		razítko a podpis	
Datum:			
Telefon:			

Výchozí finanční model Dopravního podniku

Příloha č. 2

Dopravce: Městský dopravní podnik Opava, a.s.

Objednatel: Statutární město Opava

VEŘEJNÁ LINKOVÁ DOPRAVA

		2019	Jednicový náklad 2019
Výchozí náklady	1. Pohonné hmoty a oleje	9 326 946	5,86
	2. Přímý materiál a energie	1 371 658	0,86
	3. Opravy a údržba vozidel	7 462 228	4,69
	4. Pronájem a leasing vozidel	0	0,00
	5. Odpisy dlouhodobého majetku	6 523 568	4,10
	6. Mzdové náklady	20 608 613	12,94
	7. Sociální a zdravotní pojištění	6 627 278	4,16
	8. Cestovné	1 886	0,00
	9. Úhrada za použití infrastruktury	0	0,00
	10. Silniční daň	12 510	0,01
	11. Elektronické mýto	0	0,00
	12. Pojištění (zákonné, havarijní)	763 020	0,48
	13. Ostatní přímé náklady	0	0,00
	14. Ostatní služby	0	0,00
	15. Provozní režie	3 276 500	2,06
	16. Správní režie	7 691 320	4,83
Výchozí náklady celkem		63 665 527	39,98
Výchozí výnosy	1. Tržby z jízdného	16 642 552	10,45
	2. Ostatní tržby z přepravy	0	0,00
	3. Ostatní výnosy	1 658 516	1,04
Výchozí výnosy celkem		18 301 068	11,49
<i>Hodnota provozních aktiv</i>		34 653 662	
<i>čistý příjem</i>		346 537	
Kompenzace		45 710 996	28,70
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		0	
Jiná dotace		0	
Výchozí dopravní výkon (vozokm)		1 592 445	
Ostatní výchozí výkony: přistavné, odstavné, přejezdové			
<i>Maximální čistý příjem /1,00% z hodnoty PA/</i>		346 537	
Sestavil:		razítko a podpis	
Datum:			
Telefon:			

Výkaz provozních aktiv

k 31.12.2018

Dopravce: **Městský dopravní podnik Opava, a.s.**Objednatel: **Statutární město Opava****Veřejná osobní drážní doprava**

Vymezení provozního aktiva	Procento využití aktiva k zajištění závazku	Zůstatková cena k bezprostředně předcházejícímu účetnímu období (v tis. Kč)
Dopravní prostředky		
Trolejbusy	100%	60 081 297
Celkem		60 081 297
Pozemky		
Pozemky - pořízení SmO	50%	177 612
Pozemky - Kylešovice - III vklad	50%	13 150 960
Celkem		13 328 572
Stavby		
Stavby - budovy, dopravní cesty	100%	31 845 610
Stavby - bezúplatný převod	100%	4 235 911
Stavby - ostatní	100%	202 208
Stavby - ost. - TZ vozovna ROP	100%	243 847
Měsírný - vklad III	100%	6 121 177
Budova předprodeje - TZ	100%	611 213
Stavby Kylešovice	100%	26 005 022
IROP Inteligentní zastávky - sloupy	100%	66 566
Celkem		69 331 554
Jiný dlouhodobý majetek		2 850 840
CELKEM		138 927 977

Výkaz provozních aktiv

k 31.12.2018

Dopravce **Městský dopravní podnik Opava, a.s.**Objednatel: **Statutární město Opava****Veřejná linková doprava**

Vymezení provozního aktiva	Procento využití aktiva k zajištění závazku	Zůstatková cena k bezprostředně předcházejícímu účetnímu období (v tis. Kč)
Dopravní prostředky		
Autobusy	100%	20 008 652
Celkem		20 008 652
Pozemky		
Pozemky - pořízení SmO	50%	177 612
Pozemky - Kylešovice - III vklad	50%	13 150 960
Celkem		13 328 572
Stavby		
Stavby - budovy, dopravní cesty	100%	610 292
Stavby Kylešovice	100%	1 958 806
CNG - zpevněné plochy	100%	2 823 241
CNG - úprava dílen	100%	107 696
CNG - PS stavební část	100%	412 852
IROP Inteligentní zastávky - sloupy	100%	39 012
Celkem		5 951 899
Jiný dlouhodobý majetek		2 028 825
CELKEM		34 653 662

Příloha č. 5 ke smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících:

Pravidla pro změny kompenzace

I. Změna kompenzace indexací položek výchozího finančního modelu

- 1) Smluvní strany se dohodly, že jednotlivé položky výchozích nákladů a výnosů výchozího finančního modelu budou v souladu s ustanovením § 8 odst. 3 vyhlášky č. 296/2010 Sb. po dobu plnění závazku dle této smlouvy indexovány takto:
- a) Položka mzdových nákladů dle vývoje průměrné hrubé měsíční mzdy na přepočtené počty zaměstnanců v odvětví dopravy a skladování a to tak, že mzdové náklady budou pro daný rok vynásobeny indexem vyjadřujícím poměr mezi průměrnou hrubou měsíční mzdou na přepočtené počty zaměstnanců v odvětví dopravy a skladování v druhém čtvrtletí roku předcházejícího posuzovanému roku a průměrnou hrubou měsíční mzdou na přepočtené počty zaměstnanců v odvětví dopravy a skladování v druhém čtvrtletí roku 2018.
 - b) Položka sociálního a zdravotního pojištění shodně dle vývoje položky mzdových nákladů s případným zohledněním změny zákonné sazby pojistného zdravotního a sociálního pojištění hrazeného zaměstnavatelem. Případné změny zákonné sazby pojistného zdravotního a sociálního pojištění hrazeného zaměstnavatelem budou zahrnuty do dílčího indexu vyjadřujícího poměr mezi sazbou sociálního a zdravotního pojištění dle platných právních předpisů pro příslušný rok a sazbou sociálního a zdravotního pojištění v roce 2018. Výsledný index pro změnu položky sociálního a zdravotního pojištění tak bude určen součinem indexu odrážejícího vývoj mzdové hladiny a dílčího indexu odrážejícího změnu zákonné sazby pojistného.
 - c) Položka nákladů na pohonné hmoty u veřejné linkové dopravy (motorová a směsná motorová nafta, zemní plyn) bude vynásobena složeným indexem vyjadřujícím poměry cen nafty a zemního plynu. Vážený index bude stanoven podle následujícího vzorce:

$$i = \frac{A_2 + k \cdot q \cdot B_2}{A_1 + k \cdot q \cdot B_1}, \text{ kde:}$$

- i je výsledný index
- A_2 je cena motorové nafty v Kč/litr stanovena obecně závazným předpisem pro účely poskytování cestovních náhrad v roce předcházejícím roku posuzovanému
- A_1 je cena motorové nafty v Kč/litr stanovena obecně závazným předpisem pro účely poskytování cestovních náhrad v roce 2018
- B_2 je průměrná cena zemního plynu v Kč/MWh za dodávky pro průmysl ve druhém čtvrtletí roku předcházejícího roku posuzovanému
- B_1 je průměrná cena zemního plynu v Kč/MWh za dodávky pro průmysl ve druhém čtvrtletí roku 2018
- k je koeficient, jehož hodnota je 0,0013 MWh/l a odráží poměr mezi spotřebou zemního plynu v MWh na jednotku dopravního výkonu a spotřebou motorové nafty (event. směsné motorové nafty) v litrech na jednotku dopravního výkonu
- q je koeficient, jehož hodnota je 0,8 a vyjadřuje poměr mezi dopravním výkonem autobusové dopravy zajišťovaným autobusy s plynovým pohonem a autobusy s naftovým pohonem.

- d) Položka nákladů na energie u veřejné drážní dopravy bude vynásobena indexem vyjadřujícím poměr průměrné ceny elektřiny za dodávky pro průmysl v pásmu ID ve druhém čtvrtletí roku předcházejícího roku posuzovanému a ve druhém čtvrtletí roku 2018.
- 2) Ostatní položky nákladů a výnosů budou pro daný rok vynásobeny koeficientem vyjadřujícím poměr bazického indexu spotřebitelských cen pro červen roku předcházejícího roku posuzovanému a bazického indexu spotřebitelských cen pro červen roku 2018.
- 3) Není-li v konkrétním případě uvedeno jinak, použijí se pro výpočet indexů údaje zveřejňované Českým statistickým úřadem, není-li těchto údajů, použijí se obdobné údaje zjištěné jiným subjektem.

II. Změna kompenzace při změně organizace provozu

- 1) Pokud bude důsledkem nikoliv přechodné změny organizace provozu změna podílu trolejbusové a autobusové dopravy na celkových dopravních výkonech zajišťovaných na základě této smlouvy o více než jeden procentní bod (dále jen relevantní změna podílu), bude kompenzace pro jednotlivé druhy dopravy změněna počínaje dnem takové změny organizace provozu prostřednictvím změny příslušných položek výchozího finančního modelu.
- 2) Jednotlivé položky výchozího finančního modelu, indexované podle článku I. této přílohy, budou dále přepočítány na základě poměru nového dopravního výkonu příslušného druhu dopravy a původního „výchozího dopravního výkonu“ uvedeného ve výchozím finančním modelu, a to podle dále uvedených pravidel.
- 3) V případě trolejbusové dopravy se položky výchozího finančního modelu pro veřejnou drážní dopravu upraví takto:
- a) Hodnoty položek nákladů č. 1. - trakční energie a palivo, 3. - přímý materiál, 7. - mzdové náklady, 8. - sociální a zdravotní pojištění, 13. - ostatní služby, 14. - provozní režie a 15. - správní režie – budou změněny úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy.
- b) Hodnota položky nákladů č. 4. - opravy a údržba vozidel – bude změněna tak, že co do 75% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_4 tak bude určena podle vztahu:

$$N_4' = 0,75 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_4 + (1 - 0,75) \cdot N_4, \text{ kde } W' \text{ je nový dopravní výkon a } W \text{ je výchozí dopravní výkon a } N_4 \text{ indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.}$$

- c) Hodnota položky nákladů č. 5 - odpisy dlouhodobého majetku – bude změněna tak, že co do 78 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy, co do 22% úměrně eventuální změně rozsahu sítě trolejbusových tratí. Nová hodnota položky N_5 tak bude určena podle vztahu:

$$N_5' = 0,78 \cdot N_5 \cdot \frac{W'}{W} + 0,22 \cdot N_5 \cdot \frac{S'}{S} \text{ kde } W' \text{ je nový dopravní výkon, } W \text{ je výchozí dopravní výkon, } S' \text{ je nová délka trolejbusových tratí v km a } S \text{ je délka trolejbusových tratí v km ke dni uzavření této smlouvy.}$$

- d) Hodnota položky nákladů č. 12 - ostatní přímé náklady bude změněna tak, že co do 29 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_{12} tak bude určena podle vztahu:

$N'_{12} = 0,29 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_{12} + (1 - 0,29) \cdot N_4$, kde W' je nový dopravní výkon a W je výchozí dopravní výkon a N_{12} indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

e) Hodnoty položek výnosů č. 1 – tržby z jízdného a 2. – ostatní tržby z přepravy budou změněny úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy.

f) Hodnota položky výnosů č. 3 – ostatní výnosy – se změní tak, že co do 76 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky V_3 tak bude určena podle vztahu:

$V'_3 = 0,76 \cdot \frac{W'}{W} \cdot V_3 + (1 - 0,76) \cdot V_3$, kde W' je nový dopravní výkon a W je výchozí dopravní výkon a V_3 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

g) Hodnoty položek nákladů a výnosů neuvedených shora nebudou v souvislosti se změnou organizace provozu měněna.

4) V případě autobusové dopravy se položky výchozího finančního modelu pro veřejnou linkovou dopravu upraví takto:

a) Hodnoty položek nákladů č. 1. – pohonné hmoty a oleje, 2. – přímý materiál a energie, 5. – odpisy dlouhodobého majetku, 6. – mzdové náklady, 7. – sociální a zdravotní pojištění, 12 – pojištění (zákonné, havarijní), 13 – ostatní přímé náklady, 14 – ostatní služby a 16 – správní režie – budou změněny úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy,

b) Hodnota položky nákladů č. 3. – opravy a údržba vozidel – bude změněna tak, že co do 75% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_3 tak bude určena podle vztahu:

$N'_3 = 0,75 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_3 + (1 - 0,75) \cdot N_3$, kde W' je nový dopravní výkon a W je výchozí dopravní výkon a N_3 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

c) Hodnota položky nákladů č. 15 – provozní režie – bude změněna tak, že co do 41% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_{15} tak bude určena podle vztahu:

$N'_{15} = 0,41 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_{15} + (1 - 0,41) \cdot N_{15}$, kde W' je nový dopravní výkon a W je výchozí dopravní výkon a N_{15} indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

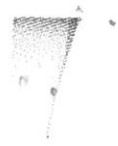
d) Hodnoty položek nákladů a výnosů neuvedených shora nebudou v souvislosti se změnou organizace provozu měněna.

5) Pokud při relevantní změně podílu jednotlivých druhů dopravy součet dopravních výkonů zajišťovaných jednotlivými druhy dopravy přesáhne referenční dopravní výkon, budou pro každý druh dopravy při výpočtu kompenzace dle výchozího finančního modelu použity hodnoty dopravního výkonu krácené v poměru referenčního dopravního výkonu a součtu dopravních výkonů zajišťovaných jednotlivými druhy dopravy tak, aby součet hodnot použitých pro jednotlivé druhy dopravy byl roven referenčnímu dopravnímu výkonu.

6) Pokud dojde ke změně organizace provozu s důsledkem relevantní změny podílu obou druhů dopravy v průběhu kalendářního roku, použijí se upravené položky výchozího finančního modelu pouze pro poměrnou část roku.

III. Změna kompenzace při změně referenčního dopravního výkonu

- 1) Pokud dojde ke změně referenčního dopravního výkonu, lhotejně zda v důsledku dohody smluvních stran nebo v důsledku skutečnosti, s níž změnu referenčního dopravního výkonu spojuje tato smlouva, bude kompenzace pro jednotlivé druhy dopravy změněna počínaje dnem nastoupení účinků takové změny referenčního dopravního výkonu, a to prostřednictvím změny příslušných položek výchozího finančního modelu.
- 2) Jednotlivé položky výchozího finančního modelu, indexované podle článku I. této přílohy, budou dále přepočítány na základě poměru nového dopravního výkonu příslušného druhu dopravy a původního „výchozího dopravního výkonu“ uvedeného ve výchozím finančním modelu, a to podle dále uvedených pravidel.
- 3) V případě trolejbusové dopravy se položky výchozího finančního modelu pro veřejnou drážní dopravu upraví takto:
 - a) Hodnoty položek nákladů č. 1. - trakční energie a palivo, 3. - přímý materiál, 7. - mzdové náklady a 8. - sociální a zdravotní pojištění – budou změněny úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy.
 - b) Hodnota položky nákladů č. 4. - opravy a údržba vozidel bude změněna tak, že co do 75% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_4 tak bude určena podle vztahu:
$$N_4' = 0,75 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_4 + (1 - 0,75) \cdot N_4$$
kde W' je nový dopravní výkon a W je výchozí dopravní výkon a N_4 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.
 - c) Hodnota položky nákladů č. 5 - odpisy dlouhodobého majetku – bude změněna tak, že co do 78 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy, co do 22% úměrně eventuální změně rozsahu sítě trolejbusových tratí. Nová hodnota položky N_5 tak bude určena podle vztahu:
$$N_5' = 0,78 \cdot N_5 \cdot \frac{W'}{W} + 0,22 \cdot N_5 \cdot \frac{S'}{S}$$
kde W' je nový dopravní výkon, W je výchozí dopravní výkon, S' je nová délka trolejbusových tratí v km a S je délka trolejbusových tratí v km ke dni uzavření této smlouvy.
 - d) Hodnota položky nákladů č. 12 - ostatní přímé náklady – bude změněna tak, že co do 29 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_{12} tak bude určena podle vztahu:
$$N_{12}' = 0,29 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_{12} + (1 - 0,29) \cdot N_{12}$$
kde W' je nový dopravní výkon a W je výchozí dopravní výkon a N_{12} indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.
 - e) Hodnota položky nákladů č. 13. – ostatní služby – bude změněna tak, že co do 50% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů trolejbusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky N_{13} tak bude určena podle vztahu:



$$N'_{13} = 0,5 \cdot \frac{W'_T}{W_T} N_{13} + (1 - 0,5) \cdot \frac{W'_C}{W_C} \cdot N_{13}, \text{ kde } W'_T \text{ je nový výkon trolejbusové dopravy, } W'_C$$

je nový celkový referenční dopravní výkon, W_T je původní dopravní výkon trolejbusové dopravy, W_C je původní celkový referenční dopravní výkon a N_{13} indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- f) Hodnota položky výnosů č. 1 – tržby z jízdného – bude změněna tak, že co do 70% bude změněna úměrně změně výkonů trolejbusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů trolejbusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky V_1 tak bude určena podle vztahu:

$$V'_1 = 0,7 \cdot \frac{W'_T}{W_T} V_1 + (1 - 0,7) \cdot \frac{W'_C}{W_C} \cdot V_1, \text{ kde } W'_T \text{ je nový výkon trolejbusové dopravy, } W'_C \text{ je}$$

nový celkový referenční dopravní výkon, W_T je původní dopravní výkon trolejbusové dopravy a W_C je původní celkový referenční dopravní výkon a V_1 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- g) Hodnota položky výnosů č. 2 – ostatní tržby z přepravy – bude změněna tak, že co do 70% bude změněna úměrně změně výkonů trolejbusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů trolejbusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky V_2 tak bude určena podle vztahu:

$$V'_2 = 0,7 \cdot \frac{W'_T}{W_T} V_2 + (1 - 0,7) \cdot \frac{W'_C}{W_C} \cdot V_2, \text{ kde } W'_T \text{ je nový výkon trolejbusové dopravy, } W'_C \text{ je}$$

nový celkový referenční dopravní výkon, W_T je původní dopravní výkon trolejbusové dopravy a W_C je původní celkový referenční dopravní výkon a V_2 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- h) Hodnota položky výnosů č. 3 – ostatní výnosy – se změní tak, že co do 76 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky V_3 tak bude určena podle vztahu:

$$V'_3 = 0,76 \cdot \frac{W'}{W} \cdot V_3 + (1 - 0,76) \cdot V_3, \text{ kde } W' \text{ je nový dopravní výkon a } W \text{ je výchozí dopravní výkon a } V_3 \text{ indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.}$$

- i) Hodnoty položek nákladů a výnosů neuvedených shora nebudou v souvislosti se změnou referenčního dopravního výkonu měněny.
- 4) V případě autobusové dopravy se položky výchozího finančního modelu pro veřejnou linkovou dopravu upraví takto:
- a) Hodnoty položek nákladů č. 1. – pohonné hmoty a oleje, 2. – přímý materiál a energie, 5. – odpisy dlouhodobého majetku, 6. – mzdové náklady, 7. – sociální a zdravotní pojištění, 12 – pojištění (zákonné, havarijní), 13 – ostatní přímé náklady – budou změněny úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy,
- b) Hodnota položky nákladů č. 3. – opravy a údržba vozidel – bude změněna tak, že co do 75% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_3 tak bude určena podle vztahu:

$N_3' = 0,75 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_3 + (1 - 0,75) \cdot N_3$, kde W' je nový dopravní výkon a W je výchozí dopravní výkon a N_3 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- c) Hodnota položky nákladů č. 14. – ostatní služby – bude změněna tak, že co do 50% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů autobusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky N_{14} tak bude určena podle vztahu:

$$N_{14}' = 0,5 \cdot \frac{W'_A}{W_A} N_{14} + (1 - 0,5) \cdot \frac{\frac{W'_A}{W'_C}}{\frac{W_A}{W_C}} \cdot N_{14},$$

kde W'_A je nový výkon autobusové dopravy, W'_C je nový celkový referenční dopravní výkon, W_A je původní dopravní výkon autobusové dopravy, W_C je původní celkový referenční dopravní výkon a N_{14} indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- d) Hodnota položky výnosů č. 1 – tržby z jízdného – bude změněna tak, že co do 70% bude změněna úměrně změně výkonů autobusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů autobusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky V_1 tak bude určena podle vztahu:

$$V_1' = 0,7 \cdot \frac{W'_A}{W_A} V_1 + (1 - 0,7) \cdot \frac{\frac{W'_A}{W'_C}}{\frac{W_A}{W_C}} \cdot V_1,$$

kde W'_A je nový výkon trolejbusové dopravy, W'_C je nový celkový referenční dopravní výkon, W_A je původní dopravní výkon trolejbusové dopravy, W_C je původní celkový referenční dopravní výkon a V_1 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- e) Hodnota položky výnosů č. 2 – ostatní tržby z přepravy – bude změněna tak, že co do 70% bude změněna úměrně změně výkonů autobusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů autobusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky V_2 tak bude určena podle vztahu:


$$V_2' = 0,7 \cdot \frac{W'_A}{W_A} V_2 + (1 - 0,7) \cdot \frac{\frac{W'_A}{W'_C}}{\frac{W_A}{W_C}} \cdot V_2,$$

kde W'_A je nový výkon trolejbusové dopravy, W'_C je nový celkový referenční dopravní výkon, W_A je původní dopravní výkon trolejbusové dopravy a W_C je původní celkový referenční dopravní výkon a V_2 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- f) Hodnota položky výnosů č. 3 – ostatní výnosy – bude změněna úměrně změně dopravního výkonu autobusové.
g) Hodnoty položek nákladů a výnosů neuvedených shora nebudou v souvislosti se změnou organizace provozu měněna.

IV. Další změny kompenzace

- 1) K dalším změnám výše kompenzace v jednotlivých letech trvání závazku veřejné služby dle této smlouvy nad rámec změn vyplývajících z indexace jednotlivých položek výchozího finančního modelu nebo ze změn při změně organizace provozu či změně referenčního dopravního výkonu může dojít v dále uvedených případech:

- 
- a) Pokud se sazba DPH změní oproti sazbě DPH v roce 2018, bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny sazby DPH.
 - b) Pokud se cena zákonného pojištění odpovědnosti z provozu vozidel dopravce změní v ročním průměru o více než 10 % oproti úrovni zohledněné při vypracování výchozího finančního modelu (se zohledněním indexace), bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny ceny zákonného pojištění na náklady dopravce.
 - c) Pokud rozdíl mezi mimořádnými dopravními výkony a neuskutečněnými dopravními výkony přesáhne 10 000 vozidlových kilometrů v posuzovaném roce za trolejbusovou i autobusovou dopravu ve svém souhrnu, změní se kompenzace pro dotčený druh dopravy, popř. pro oba druhy dopravy proporcionálně, obdobně jako při změně referenčního dopravního výkonu dle čl. III. této přílohy. Mimořádné dopravní výkony provedené autobusy jako náhradní autobusovou dopravou za dopravu trolejbusovou se přitom považují za výkony autobusové dopravy.
 - d) Pokud dopravní výkony náhradní autobusové dopravy za dopravu trolejbusovou přesáhnou v posuzovaném roce hodnotu 10 000 vozidlových kilometrů, avšak není splněna podmínka pro změnu kompenzace dle písmene c), provede se změna kompenzace pro jednotlivé druhy dopravy obdobně jako při změně organizace provozu s důsledkem na změnu podílu autobusové a trolejbusové dopravy dle článku II. této smlouvy.
 - e) Pokud objednatel neschválí změnu tarifu jízdného navrženou dopravcem, bude kompenzace navýšena o částku odpovídající rozdílu mezi skutečnými výnosy z jízdného a výnosy z jízdného dle výchozího finančního modelu po provedení indexace dle této smlouvy a dále o částku odpovídající té části čistého dopadu změn nákladů v případě změny sazby DPH, změny průměrné ceny elektřiny, pohonných hmot, a pojištění, který se nepromítnul do změny výše kompenzace. Obdobně se výše kompenzace upraví v případě, že objednatel určí cenové podmínky tarifu sám, popř. vydá jako obec v přenesené působnosti nařízení podle zákona o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, a v důsledku omezení vyplývajících z takového určení cenových podmínek, resp. z vydaného nařízení, dopravce nebude moci naplnit tržby z jízdného v potřebném rozsahu.
 - f) Pokud se cena elektřiny nakupované dopravcem pro provoz v elektrické trakci (zahrnující všechny složky elektřiny včetně ceny za distribuci, podporu elektřiny z obnovitelných zdrojů apod.) změní v posuzovaném roce v ročním průměru o více než 10% oproti úrovni zohledněné při vypracování výchozího finančního modelu (se zohledněním indexace), bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny ceny elektřiny na náklady dopravce.
 - g) Pokud se cena motorové nafty nebo směsné motorové nafty nakupované dopravcem pro provoz naftových autobusů změní v ročním průměru o více než 6% oproti úrovni zohledněné při vypracování výchozího finančního modelu (se zohledněním indexace), bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny ceny nafty nebo směsné motorové nafty na náklady dopravce.
 - h) Pokud se cena zemního plynu nakupovaného dopravcem pro provoz plynových autobusů (včetně veškerých poplatků za distribuci, za rezervaci, apod.) změní v ročním průměru o více

než 15% oproti úrovni zohledněné při vypracování výchozího finančního modelu (se zohledněním indexace), bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny ceny plynu na náklady dopravce.

- 2) Finanční dopad se v případě elektřiny, nafty a plynu posuzuje ve vztahu ke spotřebě těchto komodit v daném roce a jejich jednotkové ceně. Případná změna odebíraného množství jednotlivých komodit nemá na výpočet žádný vliv.
- 3) Za změnu ceny elektřiny, nafty či plynu se považuje též změna daňového zatížení těchto komodit, pokud nejde o změny sazby DPH.
- 4) Skutečnosti rozhodné pro jakékoliv změny kompenzace dle tohoto článku je dopravce povinen řádně doložit.

Příloha č. 6 ke smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících:

Standardy kvality

I. Pravidelnost provozu

- 1) Provoz MHD je spolehlivý, pokud jsou provozovány spoje dle stanovených jízdních řádů.
- 2) Standard spolehlivosti provozu je splněn, pokud je odjeto nejméně 99,8% vozidlových kilometrů dle platných jízdních řádů, nehledě na to, zda řádnými nebo náhradními spoji.

II. Přesnost provozu

- 1) Provoz MHD je přesný, pokud zpoždění skutečného odjezdu spoje oproti odjezdu dle jízdního řádu nepřesahuje 59 sekund a zpoždění skutečného odjezdu spoje oproti odjezdu spoje dle jízdního řádu nepřesahuje 2 minuty, 59 sekund.
- 2) Za přijatelnou odchylku se považuje zpoždění skutečného odjezdu spoje v rozmezí 3 minuty – 4 minuty, 59 sekund.
- 3) Standard přesnosti provozu je splněn, pokud méně než 1 % odjezdů ze zastávek je nadjeto více než shora stanovená limitní odchylka pro přesnou dopravu, méně než 20 % odjezdů ze zastávek je zpožděno o více než stanovená limitní odchylka pro přesnou dopravu a méně než 10 % odjezdů ze zastávek je zpožděno o více, než je stanovená přijatelná odchylka.

III. Spolehlivost vozidel

- 1) Vozidlo je spolehlivé, pokud se na trati nevyskytnou závady s důsledkem na pravidelnost nebo přesnost provozu.
- 2) Standard spolehlivosti vozidel je splněn, pokud je počet spojů dotčených co do pravidelnosti či přesnosti provozu závadou na vozidle menší než 0,5 %.

IV. Informování cestujících

- 1) Čitelné informace o aktuálních jízdních řádech jednotlivých linek MHD musejí být
 - vyvěšeny na všech odjezdových zastávkách příslušné linky (v případě změny jízdních řádů platí pro aktuálnost 48hodinové přechodné období před a po změně jízdních řádů),
 - přístupné na webových stránkách dopravce.
- 2) Dopravce je dále povinen postupně a podle technologických možností vybavovat nejfrekventovanější zastávky elektronickými tabulemi s informacemi o aktuálních odjezdech spojů MHD včetně informací o aktuálním zpoždění spojů.
- 3) Dopravce je povinen zpřístupňovat data o jízdních řádech i dalšími způsoby odpovídajícími technologickému pokroku.
- 4) Dopravce je povinen informovat cestující v předstihu o trvalých i dočasných změnách v organizaci dopravy, a to prostřednictvím svých webových stránek a plakátů vyvěšených ve vozidlech.

V. Bezbariérovost dopravy

- 1) Ke dni zahájení plnění závazku ze smlouvy provozuje dopravce 33 trolejbusů a 34 autobusů, které mají nízkopodlažní vstup. Dopravce se zavazuje, že obnova vozidlového parku bude po dobu trvání závazku prováděna pouze vozidly nízkopodlažními, nebo alespoň vozidly s nízkopodlažním vstupem, která splňují požadavek bezbariérovosti pro osoby se sníženou schopností pohybu a pro osoby na vozíku pro invalidy.
- 2) Dopravce je povinen provozovat na všech svých vozidlech systém sdělování informací o spoji osobám zrakově postiženým. Takový systém musí po aktivaci příslušným zařízením zrakově postižené osoby sdělit zrakově postižené osobě hlasovou informaci o čísle linky a cílové stanici spoje.

VI. Čistota a vzhled vozidel

- 1) Standard kvality čistoty vozidel je splněn, pokud je vnitřní úklid vozidla prováděn denně, tj. všechna vozidla denní výpravy 1 x denně a vnější mytí vozidla prováděno nejméně 1x týdně (v době suchého počasí lze vnější mytí vozidel omezit).
- 2) Standard vzhledu vozidel je splněn, pokud vnitřek vozidel nevykazuje zjevné znaky opotřebení (potrhané sedačky, prodřená podlahová krytina) a z vnějšku vozidel nejsou patrné výrazné známky koroze.

VII. Standard řidiče

Řidič vozidla MHD musí při výkonu služby splňovat veškerá stanovená pravidla pro výkon služby, zejména se plně věnovat řízení vozidla, být řádně a čistě oblečen, správně informovat cestující, nekouřit ve vozidle a neohrožovat cestující a jiné účastníky silničního provozu nebezpečným stylem jízdy.