

Hlavní město Praha
ZASTUPITELSTVO HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

Zastupitelstva hlavního města Prahy

číslo 33/8
ze dne 23.4.2026

k záměru odboru ODO MHMP na realizaci veřejné zakázky "Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách akutrolejovými elektrickými jednotkami"

Zastupitelstvo hlavního města Prahy

I. s c h v a l u j e

1. záměr nadlimitní veřejné zakázky "Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách akutrolejovými elektrickými jednotkami" realizované v režimu společného zadávání podle § 7 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek na základě uzavřené smlouvy o společném zadávání č. DOH/29/04/004934/2023 ze dne 27.11.2023, která tvoří přílohu č. 2 tohoto usnesení, přičemž hlavním zadavatelem bude Hlavní město Praha. Záměr nadlimitní veřejné zakázky je přílohou č. 1 tohoto usnesení
2. strukturu provozního konceptu uvedenou v příloze č. 3 tohoto usnesení včetně předpokládaného zahájení provozu, počtu vozidel a jejich nasazení a předpokládaného rozsahu vlkm

II. k o n s t a t u j e , ž e

příloha č. 1 důvodové zprávy není určena ke zveřejnění

III. u k l á d á

1. Radě HMP

1. zajistit postup zadání veřejné zakázky "Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách akutrolejovými elektrickými jednotkami" dle bodu I. tohoto usnesení v souladu se smlouvou o společném zadávání č. DOH/29/04/004934/2023 ze dne 27.11.2023

Termín: 30.6.2026

Předkladatel: Rada HMP
Tisk: Z-13623
Provede: Rada HMP
Na vědomí: odborům MHMP

Záměr realizovat veřejnou zakázku dle ustanovení *Hlavy I., článek 6 písm. e) Pravidel pro zadávání veřejných zakázek v podmínkách hlavního města Prahy* (nad 20 000 000 Kč bez DPH)

Odbor MHMP: ODO

Pořadové č. záměru: 2/ODO/2025

Název veřejné zakázky:	„Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách akutrolejovými elektrickými jednotkami“
Předmět plnění	Zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné osobní drážní dopravě
CPV kód	60200000-0 Služby železniční dopravy 60210000-3 Služby veřejné železniční dopravy
Zastoupení zadavatele v řízení a zdůvodnění potřeby	ANO Zastoupení bylo vysoutěženo vzhledem k nedostatečným stávajícím kapacitám (odborným, personálním) zadávající organizační složky MHMP ODO; zkušenosti AK s veřejnými zakázkami tohoto druhu (veřejné služby v přepravě cestujících) včetně úspěšně dokončené administrace veřejné zakázky pro HMP „Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na linkách S 49 a S 61“ a aktuálně probíhající administrace veřejné zakázky pro HMP „Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách velkokapacitními elektrickými jednotkami“, která je zadávána v režimu společného zadávání se SČK (HMP zastává pozici spolupracujícího zadavatele). Nabídkové řízení podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen „ZVS“) bude realizováno v režimu společného zadávání hlavního města Prahy (dále jen „HMP“) a Středočeského kraje (dále jen „SČK“) na základě uzavřené Smlouvy o společném zadávání č. DOH/29/04/004934/2023 ze dne 27. 11. 2023 (uveřejněné v registru smluv pod ID 24880543). HMP bude zastávat pozici hlavního zadavatele – zastoupení: HAVEL & PARTNERS s.r.o., advokátní kancelář; se sídlem: Na Florenci 2116/15, 110 00 Praha 1 – Nové Město; IČO: 26454807; DIČ: CZ26454807 SČK bude zastávat pozici spolupracujícího zadavatele – zastoupení: Solkind s.r.o., advokátní kancelář; se sídlem: Jugoslávská 620, 120 00 Praha 2 – Vinohrady; IČO: 28305043 DIČ: CZ 28305043

Zdůvodnění potřeby veřejné zakázky	Hlavním cílem veřejné zakázky je zajistit kontinuální poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici na území HMP a SČK po skončení stávající smlouvy se současným dopravcem v prosinci 2029, tzn. zajistit poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících na vybraných linkách akutrolejovými elektrickými jednotkami. Základním legislativním dokumentem pro oblast uzavírání smluv na zajištění dopravní obslužnosti železniční dopravou je zejména 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 (dále jen „Nařízení 1370“). V rámci národní legislativy se pak jedná o ZVS a také zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“). Potřeba veřejné zakázky vychází z povinnosti postupovat podle čl. 5 odst. 3 Nařízení 1370, podle něž musí být postup přijatý pro nabídkové řízení otevřený všem provozovatelům, spravedlivý a musí dodržovat zásady transparentnosti a zákazu diskriminace. Od prosince 2023 musí být veškeré výkony veřejných služeb v přepravě cestujících (mimo výjimky uvedených v legislativě) zadávány na základě otevřených nabídkových řízení, není tak již umožněno přímé zadání vybranému dopravci. Proto pro zadání nové smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících je potřeba vysoutěžit nového dodavatele v nabídkovém řízení a je potřeba ho vysoutěžit včas, aby nedošlo k přerušování poskytování služeb. Podle projektu TIRSMV217 „Analýza institucionalizace a posílení motivace metropolitní spolupráce v pražsko-středočeském prostoru“ a jeho výzkumné zprávy „Územní vymezení Pražsko-středočeské aglomerace (Pražské metropolitní oblasti) s vyznačenou mírou integrací obcí“ dostupné na https://mv.gov.cz/clanek/dostupnost-verejne-spravy.aspx tvoří obsluhované tratě významnou dopravní osu území s více než 2,3 miliony obyvatel a velmi silnou dojížďkovou vazbou na Prahu, kdy až 70 % ekonomicky aktivních obyvatel Pražské metropolitní oblasti dojíždí do Prahy za prací. Výzkumná zpráva identifikuje dlouhodobý demografický růst v okolí Prahy, intenzivní bytovou výstavbu a očekávané posilování poptávky po veřejné dopravě. Potřeba zajištění stabilní železniční dopravy není dána pouze vysokým podílem dojíždějících obyvatel SČK za prací do HMP, ale také dlouhodobým trendem přesunu obyvatel z HMP v důsledku nedostupnosti bydlení v HMP. Obyvatelé se proto ve stále větší míře stěhují do okolních obcí Pražské metropolitní oblasti, odkud následně každodenně dojíždějí do Prahy za prací, vzděláním a službami, což dále posiluje poptávku po kapacitní a spolehlivé železniční dopravě. Veřejná zakázka umožní dlouhodobé a plynulé zajištění dopravní obslužnosti (smlouva na 15 let) na vybraných linkách v rozsahu 1,105 mil. vlkm ročně (přibližně 0,416 mil. vlkm/rok na území HMP a přibližně 0,688 mil. vlkm/rok na území SČK). Případná aktivace opčních práv bude znamenat navýšení dopravních výkonů a přepravní
--	---

	kapacity o 0,372 mil. vlkm ročně (přibližně 0,163 mil. vlkm/rok na území HMP a přibližně 0,209 mil. vlkm/rok na území SČK). Z výše uvedených důvodů je nezbytné realizovat otevřené nabídkové řízení, které umožní včasné uzavření nové smlouvy o veřejných službách tak, aby nedošlo k přerušení poskytování dopravy od prosince 2029. Vzhledem k tomu, že se jedná o společné plnění veřejných služeb na území HMP a SČK, je nabídkové řízení připraveno v režimu společného zadávání podle § 7 ZZVZ. Bylo také zvažováno i pořízení kolejových vozidel do vlastnictví objednatelů (HMP a SČK), resp. možnost financování kolejových vozidel objednateli nebo zřízením vnitřního dopravce. Na základě provedené studie Deloitte Advisory s.r.o. „Pořízení železničních kolejových vozidel do majetku Prahy a Středočeského kraje“ byly tyto varianty odmítnuty a nabídkové řízení bude realizováno pouze na výběr dopravce.
Analýza trhu	Byly zohledněny zkušenosti z předchozích obdobných zadávacích řízení ve veřejné linkové osobní dopravě i veřejné drážní osobní dopravě: • „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících v rámci Pražské integrované dopravy“; ev. číslo Z2019-008159, předmět: zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících na území HMP; cena: 2 031 041 168 Kč bez DPH/ za 4 roky (v cenách roku 2019); období zadání 120 měsíců; počet nabídek 30) – po řízení před dohledovým orgánem (ÚOHS) bylo zadávací řízení úspěšně ukončeno a uzavřeno 11 smluv na všechny soutěžené části; • “Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na linkách S49 a S61”; ev. číslo Z2021-015435, předmět: výběr dodavatele pro výkon veřejných služeb v oblasti přepravy cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na území hlavního města Prahy s přesahem do Středočeského kraje. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast A1 – Kladensko“; ev. číslo Z2022-028128. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast A2 – Hostivicko“; ev. číslo Z2022-028136. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast A3 – Rakovnicko“; ev. číslo Z2022-028129. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast A4 –

	Mníšecko“; ev. číslo Z2022-028135. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast A5 – Mnichovohradištsko“; ev. číslo Z2022-028131. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast A6 – Líbeznicko“; ev. číslo Z2022-028134. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast B1 – Stochovsko“; ev. číslo Z2022-037300. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast B2 – Štěchovicko“; ev. číslo Z2022-037290. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast B3 – Jílovsko“; ev. číslo Z2022-037301. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast B4 – Voticko“; ev. číslo Z2022-037291. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast B5 – Brandýsko“; ev. číslo Z2022-037302. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast C1 – Horoměřicko“; ev. číslo Z2022-046312. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast C2 – Slánsko“; ev. číslo Z2022-046302. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast C3 – Berounsko“; ev. číslo Z2022-046313. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast C4 – Čáslavsko“; ev. číslo Z2022-046303. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena.
--	--

	• „Výběr dopravců pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast C5 – Kostecko“; ev. číslo Z2022-046314. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast C6 – Mladoboleslavsko“; ev. číslo Z2022-046304. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast D1 – Příbramsko“; ev. číslo Z2022-048232. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast D2 – Sedlčansko“; ev. číslo Z2022-048233. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast D3 – Vlašimsko“; ev. číslo Z2022-048234. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast D4 – Říčansko“; ev. číslo Z2022-048238. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast D5 – Zdibsko“; ev. číslo Z2022-048239. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravců pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast D6 – Úvalsko“; ev. číslo Z2022-048241. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast D7 – Dolnobřežansko“; ev. číslo Z2022-048242. Smlouva s vybraným dodavatelem byla uzavřena. • „Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách velkokapacitními elektrickými jednotkami“; zakázka v režimu společného zadávání se SČK, ev. číslo Z2025-010209. V současné době probíhají jednání o nabídkách účastníků. Bylo využito poznatků z obsáhlé studie zpracované Deloitte Advisory s.r.o. „Pořízení železničních kolejových vozidel do majetku Prahy a Středočeského kraje“, která byla vypracována již pro účely realizace předchozí veřejné zakázky „Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných
--	--

	linkách velkokapacitními elektrickými jednotkami“. Ve studii byly posuzovány čtyři varianty přístupu k zajištění železničních kolejových vozidel (zajištění vozidel dopravcem, pořízení vozidel objednatelem, možnost financování vozidel objednatelem a zřízení vnitřního dopravce). Všechny varianty zajištění železničních kolejových vozidel kromě zajištění vozidel dopravcem byly odmítnuty vzhledem k finančním možnostem obou krajů (dluhová brzda) a také kvůli výrazně delší časové náročnosti přípravy takového projektu. Dále bylo formou předběžných tržních konzultací s výrobcí železničních kolejových provedeno ověření technických parametrů požadovaných kolejových vozidel a reálnost termínů dodání kolejových vozidel s ohledem na zahájení služeb na základě provozního konceptu. Zpracovatelé zadávacích podmínek jsou s trhem obeznámeni na základě svých činností a zkušeností a současně jsou využívány zkušenosti jiných AK a odborných organizací z jiných krajů z veřejně dostupných (uveřejněných) zadávacích podmínek jiných krajů.
Byla použita předběžná tržní konzultace?	Ano, předběžné tržní konzultace (dále jen „PTK“) proběhly s výrobcí železničních kolejových vozidel. K PTK s železničními dopravci nebylo přistoupeno, avšak byly využity zkušenosti z PTK realizovaných s železničními dopravci pro účely realizace předchozí veřejné zakázky „Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách velkokapacitními elektrickými jednotkami“ i poznatků vzniklých v rámci jednání s dopravci během přípravy realizace této zakázky. PTK s výrobcí železničních kolejových vozidel byly prováděny zejména za účelem ověření reálných požadavků na vozidla, k ověření termínů dodávek včetně schvalovacího procesu pro uvedení železničních kolejových vozidel do provozu v prostředí České republiky. Obesláni byli významní výrobci železničních kolejových vozidel primárně se zastoupením v ČR a evropské výrobci, u nichž bylo zadavatelům známo, že vyrábějí nebo vyvíjejí vozidla typu BEMU. Zahájení PTK bylo oznámeno na profilu obou zadavatelů (na profilu hlavního zadavatele na https://tenderarena.cz/dodavatel/seznam-profilu-zadavatele/detail/Z0001501/zakazka/785706, na profilu spolupracujícího zadavatele na https://zakazky.kr-stredocesky.cz/contract_display_16570.html). Na základě oznámení PTK na profilu zadavatelů nebyl získán žádný další zájemce o PTK z řad výrobců železničních kolejových vozidel. Oslovení výrobcí železničních kolejových vozidel: 1) Stadler Praha, s.r.o. (zároveň Stadler Rail AG); 2) ŠKODA TRANSPORTATION a.s.; 3) Siemens Mobility, s.r.o. (zároveň Siemens Mobility Holding B.V.);

	4) PESA Rail CR s.r.o. (zároveň PESA Bydgoszcz SA); 5) Alstom Czech Republic a.s. (zároveň Alstom (France)); 6) Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, SA (CAF); 7) Hitachi Rail GTS Austria GmbH; 8) NEWAG S.A; 9) KONČAR – Električna vozidla d.d. PTK dokončilo šest výrobců železničních kolejových vozidel (Stadler, Škoda, Siemens, Alstom, PESA a Hitachi). Zbývající tři výrobci na výzvu nereagovali. Výsledkem PTK bylo definování přiměřených technických požadavků na jednotky BEMU 140, harmonogram výroby a nasazení kolejových vozidel.
Cíl(e) veřejné zakázky	Cílem veřejné zakázky je od prosince 2029 zajistit kontinuitu poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici prostřednictvím nového dopravce vybraného v nabídkovém řízení s možným jednáním, a to v souladu se ZVS, ZZVZ a Nařízením 1370. Konkrétní měřitelné cíle veřejné zakázky jsou: - zajištění plynulého přechodu na novou smlouvu bez přerušení poskytování služeb – dosaženo ke dni zahájení plnění smlouvy; - zajištění požadovaného rozsahu dopravních výkonů – od zahájení plnění smlouvy po celou dobu plnění; - zajištění provozu v definovaných intervalech – od zahájení plnění smlouvy po celou dobu plnění; - zajištění kvality služby dle smlouvy – od zahájení plnění smlouvy po celou dobu plnění; - snížení lokálních emisí (provoz akutrolejových elektrických jednotek) - od zahájení plnění smlouvy po celou dobu plnění; - umožnění aktivace opčních práv – navýšení rozsahu dopravy v závislosti na infrastrukturním rozvoji a demografickém vývoji. Uvedené cíle budou sledovány a vyhodnocovány prostřednictvím smluvních ukazatelů a kontrolních mechanismů po celou dobu trvání smlouvy.
Koncepční materiál nebo rozhodnutí na základě kterého se veřejná zakázka zadává	Zadání veřejné zakázky vychází z Dopravního plánu hlavního města Prahy na roky 2021 až 2025 s výhledem do roku 2030, Klimatického plánu hlavního města Prahy, Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice, Dopravního plánu Středočeského kraje na roky 2021 až 2025 s výhledem do roku 2030 a Strategie budoucího zajištění železniční dopravy ve Středočeském kraji – aktualizace strategie postupu. Dopravní plány obou krajů jsou uvedeny s ohledem na způsob zadávání veřejné zakázky (bude realizováno v režimu společného zadávání HMP a SČK na základě uzavřené Smlouvy o společném zadávání).

Druh veřejné zakázky podle předmětu a předpokládané hodnoty	Zajištění dopravní obslužnosti ve smyslu § 1 odst. 1 ve spojení s § 8 odst. 1 písm. a) ZVS. Nadlimitní veřejná zakázka na služby v intencích ZZVZ.
Předpokládaná hodnota¹ a datum stanovení	Předpokládaná hodnota zakázky byla stanovena v cenách roku 2026 na 9 722 717 063,05 Kč bez DPH za 15 let a 2 592 724 550,15 Kč bez DPH za 4 roky. Z toho podíl HMP 3 604 562 881,21 Kč bez DPH za 15 let a 961 216 768,32 Kč bez DPH za 4 roky. Hodnota zakázky v přepočtených cenách pak byla stanovena na 15 781 725 301,43 Kč bez DPH za 15 let a 4 208 460 080,38 Kč bez DPH za 4 roky. Z toho podíl pro HMP 5 671 497 758,12 Kč bez DPH za 15 let a 1 512 399 402,16 Kč bez DPH za 4 roky. Předpokládaná hodnota zakázky byla stanovena dne 17. 3. 2026. Reálně budou železniční dopravci kalkulovat nabídky v cenách platných k 30. 6. 2026, od tohoto data bude také počítána indexace nákladových položek postupem stanoveným ve smlouvě. Hodnota zakázky je stanovena včetně všech vyhrazených změn, které však nemusí být realizovány vůbec nebo jen některá z nich.
Způsob stanovení předpokládané hodnoty²	Zadavatelé provedli analýzu minulých výdajů za obdobný předmět plnění s využitím ekonomických detailů z výkazů železničních dopravců, tedy plnění spočívající ve veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě, dále zohlednili informace z předběžných tržních konzultací. Zohledněny jsou i vyhrazené změny smlouvy. Zadavatelé stanovili předpokládanou hodnotu zakázky jako náklady na zajištění objednaných vlakových km včetně všech vyhrazených změn dle § 100 ZZVZ zahrnutých v návrhu zadávací dokumentace, a to i včetně indexace nákladových položek tak, aby bylo zajištěno udržitelné plnění veřejných služeb dle soutěžené smlouvy za čtyři roky, resp. 15 let. Zohledněny jsou i vyhrazené změny smlouvy. Předpokládaná hodnota zakázky byla stanovena s ohledem na zkušenosti zadavatelů z minulých let a ve vazbě na průměrné náklady dopravců v roce 2024 a 2025 na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou. Pro ceny vozidel byla použita maximální cena stanovená v dotačním programu TRANSGov. Tyto náklady mají významný vliv na odhadovanou hodnotu zakázky. Vzhledem k průzkumu trhu byly zjištěny i odlišné ceny akutrolejových vozidel této kategorie; tyto náklady však byly vázány k jiným počtům vozidel a nelze přesně zjistit, zda neobsahovaly i servisní závazky

¹ Při stanovení předpokládané hodnoty byla brána v úvahu všechna možná spolu související plnění ve smyslu zejm. ust. § 16 a násl. ZZVZ; PH je stanovena v souladu s ustanovením § 16 a násl. ZZVZ; bližší údaje obsahuje dokumentace VZ.

² Zejm. s ohledem na ustanovení § 16 odst. 6 ZZVZ.

	výrobců. Cenová politika je obchodním tajemstvím dodavatelů vozidel, proto je obtížné zjistit relevantní podklady, a proto se zadavatel opírá o maximální cenu stanovenou v dotačním programu TRANSGov. Reálně však mohou účastníci nabídkového řízení dosáhnout ceny v odlišné hladině. Pro náklady na vozidla bude uplatněna eskalační doložka, která pak náklady na odpisy vozidel zafixuje v roce zahájení plnění smlouvy. Do hodnoty zakázky je zahrnuta také kompletní indexace, která se liší podle typů nákladových položek.
Druh zadávacího řízení	nabídkové řízení s možným jednáním o podaných nabídkách dle § 10 a § 11 a násl. ZVS
Požadavky na prokázání způsobilosti a kvalifikace	Zadavatelé budou požadovat prokázání základní způsobilosti stanovené v § 74 ZZVZ a profesní způsobilosti dle § 77 odst. 1 a 2 ZZVZ. Zadavatel bude dále požadovat prokázání technické kvalifikace dle § 79 ZZVZ. Podrobněji bude specifikováno v zadávacích podmínkách veřejné zakázky.
Způsob hodnocení	Veřejná zakázka bude hodnocena v souladu s § 114 odst. 2 ZZVZ dle ekonomické výhodnosti nabídky na základě nejvýhodnějšího poměru nabídkové ceny a kvality.
Kritéria hodnocení	1. Nabídková cena s váhou 95 % Pro výpočet nabídkové ceny bude sloužit elektronický výpočetní nástroj (finanční model) 2. Kapacita sedadel (počet míst k sezení) s váhou 5 % Podrobněji bude uvedeno v zadávací dokumentaci.
Způsob financování	Z rozpočtu HMP bude hrazena část veřejných služeb na území HMP dle smlouvy uzavřené s HMP od prosincové změny jízdních řádů 2029 do prosincové změny jízdních řádů 2044 kapitola 03, ORJ 0329, § 2294, pol. 5213, ORG 92914 (v případě změny právních předpisů či struktury rozpočtu HMP z jiných vhodných). Z rozpočtu SČK, bude hrazena část veřejných služeb na území SČK dle smlouvy uzavřené se SČK od prosincové změny jízdních řádů 2029 do prosincové změny jízdních řádů 2044 kapitola 26 – Veřejná mobilita, nad rámec běžné výše rozpočtu na dané období.
Předpokládaný termín zahájení řízení k veřejné zakázce	5/2026-6/2026
Předpokládaná doba realizace veřejné zakázky	15 dopravních let, tj. 12/2029–12/2044

Odůvodnění nerozdělení nadlimitní veřejné zakázky na části	Zadavatelé nerozdělí nadlimitní veřejnou zakázku, z důvodu optimalizace fixních nákladů s ohledem na potřebné počty vozidel a k nim potřebných záložních vozidel, opravárenských a deponovacích kapacit a celkovou optimalizaci fixních a režijních nákladů na provozním konceptu, díky čemuž je dopravní koncept ekonomicky lépe nastavitelný a zadavatel tak může získat výhodnější cenu. Z důvodů provázanosti a neoddělitelnosti dopravního konceptu na území HMP a SČK je zakázka soutěžena v režimu společného zadávání dle § 7 ZZVZ.
Odůvodnění použití jiných komunikačních prostředků při podání nabídky namísto elektronických prostředků	V souladu s § 107 ZZVZ budou nabídky přijímány výhradně v elektronické podobě, a to prostřednictvím elektronického nástroje profilu hlavního zadavatele (HMP) – Tender Arena.
Odůvodnění neodeslání předběžného oznámení	Prenotifikace k záměru realizovat nabídkové řízení byly uveřejněny v Úředním věstníku EU na základě čl. 7 odst. 2 Nařízení 1370, to vše v souladu s dalšími ustanoveními ZVS. Prenotifikace v Úředním věstníku EU č. 2023/S 023-065910 ze dne 27. 1. 2023 (HMP), č. 2023/S 012-030734 ze dne 17. 1. 2023. Zadavatelé v souladu s § 10 ZVS uveřejní ve Věstníku veřejných zakázek a v Úředním věstníku EU Oznámení o zahájení nabídkového řízení. Zadavatelé nebudou zkracovat lhůtu pro podání nabídek.
Odůvodnění nejmenování komisí	Komise bude jmenována (každý zadavatel nominuje do hodnotící komise 5 členů a 5 náhradníků), přičemž zadavatelé v souladu s § 42 ZZVZ pověří komisi pro provádění úkonů dle ZZVZ.

Smlouva o společném zadávání

uzavřená v souladu s ustanovením § 7 odst. 2 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek,
ve znění pozdějších předpisů

číslo smlouvy Hlavní město Praha: DOH/29/04/004934/2023

číslo smlouvy Středočeský kraj: DS/0102/05792291/2023

Smluvní strany

1. Hlavní město Praha

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

IČO: 00064581

DIČ: CZ00064581

zastoupeno: Ing. Liborem Šimou, ředitelem odboru dopravy Magistrátu hl. m. Prahy

(dále jen „**zadavatel HMP**“)

2. Středočeský kraj

se sídlem Zborovská 81/11, Smíchov, 150 00 Praha 5

IČO: 70891095

DIČ: CZ70891095

zastoupen na základě usnesení Zastupitelstva Středočeského kraje č. 018-28/2023/ZK ze dne 30. 10. 2023 organizací: **Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace**, zřízenou ke dni 1. 11. 2016 usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č. 020-24/2016/ZK ze dne 19. 9. 2016, zřizovací listina nově vydána a schválena usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č. 084-20/2019/ZK ze dne 26. 8. 2019,

se sídlem Sokolovská 100/94, Karlín, 186 00 Praha 8,

Spisová značka: Pr 1564, vedená u Městského soudu v Praze,

IČO: 05792291

zastoupená [REDACTED], ředitelem

(dále jen „**zadavatel SČK**“)

(dále společně též „**zadavatelé**“ nebo každý jednotlivě „**zadavatel**“)

Preambule

- A. Zadavatel HMP i zadavatel SČK jsou vyššími územními samosprávnými celky, které v rámci své samostatné působnosti zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu v souladu s nařízením 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, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici (dále jen „**nařízení č. 1370/2007**“), a s ustanoveními § 3 odst. 1 a 2 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o veřejných službách**“).

- B. Ke dni uzavření této smlouvy se oba zadavatelé podílejí na provozování společného integrovaného dopravního systému hl. m. Prahy a Středočeského kraje (dále jen „**PID**“), v jehož rámci je zajišťována dopravní obslužnost mimo jiné též na celém území zadavatele HMP a na celém území zadavatele SČK.
- C. V rámci systému PID jsou na základě příslušných smluv o veřejných službách v přepravě cestujících (dále jen „**Smlouvy o ZVS**“ nebo každá jednotlivě „**Smlouva o ZVS**“) mimo jiné provozovány linky veřejné drážní osobní dopravy, linky veřejné linkové osobní dopravy a lodní linky (přivozy) zajišťující dopravní obslužnost pro území obou zadavatelů.
- D. Za účelem dalšího rozvoje veřejných služeb v přepravě cestujících, kdy v rámci jednotlivých linek nebo provozních souborů bude obsluhováno území obou zadavatelů (dále společně jen „**Linky společného zájmu**“ nebo každá jednotlivě „**Linka společného zájmu**“), mají zadavatel HMP i zadavatel SČK v úmyslu realizovat příslušné zadávací a výběrové procedury v souladu se zákonem o veřejných službách za účelem uzavření smluv s dopravci, kteří budou poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou osobní dopravou na Linkách společného zájmu po ukončení stávajících Smluv o ZVS (dále společně jen „**Výběrová řízení**“ nebo každé jednotlivě „**Výběrové řízení**“).
- E. S ohledem na úzkou provázanost dopravních výkonů realizovaných v rámci Linek společného zájmu je zásadně nezbytné a ekonomicky výhodné, aby oba zadavatelé postupovali při výběru nových dopravců ve vzájemné kooperaci a Výběrová řízení realizovali společně, a proto spolu podle § 7 odst. 2 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**ZZVZ**“), uzavírají tuto Smlouvu o společném zadávání.
- F. Podle Smlouvy o společném zadávání budou zadavatelé postupovat i v případě, že se rozhodnou pro Výběrové řízení za účelem pořízení železničních kolejových vozidel či jiných dopravních prostředků do majetku zadavatelů nebo budou realizovat Výběrová řízení na lodní linky (přivozy) v rámci vnitrozemské plavby, které budou obsluhovat území obou zadavatelů

Článek I

Předmět smlouvy

- 1. Předmětem této smlouvy je
 - a) úprava vzájemných práv a povinností zadavatelů při přípravě a realizaci Výběrových řízení a
 - b) stanovení způsobu jednání zadavatelů vůči třetím osobám v rámci Výběrových řízení.
- 2. Výběrovým řízením se pro účely této smlouvy rozumí
 - a) nabídkové řízení ve smyslu § 10 a násl. zákona o veřejných službách,
 - b) přímé zadání ve smyslu § 18 nebo § 22 zákona o veřejných službách nebo
 - c) zadávací řízení ve smyslu ZZVZ či případná další zadávací nebo výběrová řízení, budou-li realizována podle právních předpisů nahrazujících ZZVZ v případech podle § 21 odst. 2 zákona o veřejných službách.

3. Tato smlouva se použije pro předem neomezený počet Výběrových řízení. Zadávací dokumentace Výběrových řízení, která budou realizována podle této smlouvy, bude obsahovat informaci o společném zadávání a odkaz na tuto smlouvu.
4. Touto smlouvou není nijak dotčeno právo jednotlivých zadavatelů realizovat vlastní výběrové a zadávací procedury a uzavírat vlastní smlouvy s dopravci pro zajištění dopravní obslužnosti ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu.
5. Smluvní strany berou na vědomí, že uzavření této smlouvy ani realizace vzájemných plnění mezi oběma zadavateli podle této smlouvy nepředstavují na základě § 2 odst. 1 ZZVZ zadání veřejné zakázky.
6. Smlouva o společném zadávání ze dne 15. 9. 2020, uzavřená na dobu určitou, ID smlouvy v registru smluv: 12868032, uzavřená mezi týmiž smluvními stranami, jejímž předmětem je spolupráce při výběrových řízeních v oblasti osobní linkové dopravy (dále jen „**Smlouva o společném zadávání – linková doprava**“), není uzavřením této smlouvy o společném zadávání dotčena. Smluvní strany se zavazují postupovat při dosud nezahájených Výběrových řízeních pouze podle této (nové) smlouvy o společném zadávání, a to i v případě osobní linkové dopravy.
7. Smluvní strany berou na vědomí, že společný postup dle této smlouvy může zahrnovat i zajištění dopravní obslužnosti přesahující území zúčastněných zadavatelů.

Článek II

Společná ujednání

1. Smluvní strany jsou povinny si navzájem poskytovat potřebnou součinnost k dosažení účelu této smlouvy a jsou povinny plnit své závazky vyplývající ze smlouvy tak, aby nedocházelo k prodlení s dodržováním zákonných či dohodnutých termínů.
2. Smluvní strany předpokládají, že v jednotlivých Výběrových řízeních následně uzavře s vybraným dopravcem každý ze zadavatelů zpravidla samostatnou smlouvu.
3. Smluvní strany zřídí společnou pracovní skupinu obou zadavatelů jako řídicí orgán pro přípravu, koordinaci a realizaci Výběrových řízení (dále jen „**pracovní skupina**“), jejíž činnost vychází z ustanovení čl. III této smlouvy. Pracovní skupina může mít pro každé jednotlivé Výběrové řízení jiné složení.
4. Zadávací podmínky pro každé jednotlivé Výběrové řízení musí být schváleny pracovní skupinou.
5. U každého jednotlivého Výběrového řízení rozhodne pracovní skupina nejpozději 120 dnů před schválením záměrů v orgánech zadavatelů o tom, který ze zadavatelů bude v tomto Výběrovém řízení zastávat pozici hlavního zadavatele (dále jen „**hlavní zadavatel**“); druhý ze zadavatelů pak bude v pozici spolupracujícího zadavatele (dále jen „**spolupracující zadavatel**“).
6. Zadavatelé jsou povinni zdržet se činností, které by mohly ztížit nebo znemožnit dosažení účelu této smlouvy.

Článek III

Pracovní skupina

1. Pracovní skupina je řídicím orgánem, jehož úkolem je příprava, koordinace a realizace Výběrových řízení. Účelem pracovní skupiny je zajistit oběma zadavatelům spravedlivý podíl a relevantní účast na procesu přípravy a realizace jednotlivých Výběrových řízení.
2. Pracovní skupina je oprávněna projednat a rozhodnout jakoukoliv záležitost týkající se Výběrových řízení, s výjimkou rozhodnutí náležejících podle této smlouvy nebo podle ZZVZ hodnotící komisi nebo samotnému zadavateli.
3. Členem pracovní skupiny může být pouze fyzická osoba, která není ve střetu zájmů. Za střet zájmů se považuje situace, kdy zájmy člena pracovní skupiny ohrožují jeho nestrannost nebo nezávislost v souvislosti s příslušným Výběrovým řízením.
4. Pracovní skupina má minimálně 10 členů s paritním zastoupením obou smluvních stran. Každý ze zadavatelů jmenuje nejméně 1 člena pracovní skupiny se specializací na projektování veřejné hromadné dopravy, nejméně 1 člena se specializací na ekonomiku veřejné hromadné dopravy, nejméně 1 člena se specializací na smluvní vztahy pro zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících a nejméně 1 člena se specializací na kvalitu služby a kontrolu plnění smlouvy. U každého člena musí být uveden též e-mailový a telefonický kontakt. Každý ze zadavatelů je oprávněn složení jím jmenovaných členů kdykoliv měnit; o každé takovéto změně je povinen neprodleně písemně vyrozumět druhého ze zadavatelů.
5. Každý člen pracovní skupiny má 1 hlas. Hlasy všech členů pracovní skupiny jsou si rovny. Na ustavujícím zasedání pracovní skupiny bude zvolen předseda a místopředseda pracovní skupiny; místopředseda pracovní skupiny je zástupcem druhé smluvní strany než té, z níž je předseda. Dále budou zvoleni dva tajemníci pracovní skupiny z řad členů pracovní skupiny, a to za každou smluvní stranu jeden.
6. Do pracovní skupiny mohou být na dílčí zasedání přizváni další odborníci, kteří jsou hostujícími členy pracovní skupiny bez práva hlasování. U každého odborníka musí být uveden též e-mailový a telefonický kontakt.
7. Každý člen pracovní skupiny a také dočasně přizvaní odborníci a zástupci zadavatele jsou povinni před účastí na zasedáních, předběžných tržních konzultacích či jakýchkoli úkonech týkajících se přípravy a projednávání zadávacích podmínek uzavřít dohodu o mlčenlivosti a ochraně důvěrných informací. Uzavření dohody o mlčenlivosti a ochraně důvěrných informací zajistí tajemníci pracovní skupiny.
8. Pracovní skupina se schází dle potřeby; o každém zasedání bude pořízen písemný zápis; písemný zápis lze se souhlasem všech přítomných členů pracovní skupiny nahradit projednanou změnovou verzí smlouvy, pořízenou během předmětného jednání, z něhož má být zápis pořízen. Za zápis ze zasedání odpovídají tajemníci pracovní skupiny. Zasedání pracovní skupiny je neveřejné a lze je svolat následujícími způsoby:
 - a) Zasedání svolává předseda pracovní skupiny nebo místopředseda pracovní skupiny na žádost kteréhokoli člena pracovní skupiny. Zasedání může svolat též kterýkoli ze zvolených tajemníků pracovní skupiny, avšak s vědomím předsedy nebo místopředsedy pracovní skupiny. Pozvánka na zasedání musí být jednotlivým členům odeslána na jejich e-mailové adresy, případně též dalšími komunikačními kanály, nejméně 3 pracovní dny před plánovaným termínem zasedání; výjimečně může být tato lhůta z důležitých důvodů zkrácena, zejména je-li nutno rozhodnout o záležitosti, ve které je zadavatel vázán krátkými lhůtami anebo je z jiného důvodu nutno

rozhodovat s maximálním urychlením (např. kvůli projednání dotazů k zadávacím podmínkám).

- b) Zasedání může být svoláno též rozhodnutím pracovní skupiny přijatým na předcházejícím zasedání. V takovém případě se neuplatní termínové omezení dle písmene a), ani není povinnost zasílat pozvánku.
9. Pracovní skupina je na zasedání usnášeníschopná při přítomnosti alespoň 4 členů každé smluvní strany.
 10. Pracovní skupina rozhoduje v rámci zasedání, nebo písemně per rollam. Pro přijetí rozhodnutí je potřebná
 - a) nadpoloviční většina přítomných členů, je-li rozhodováno v rámci zasedání;
 - b) nadpoloviční většina všech členů, je-li rozhodováno per rollam.
 11. Pracovní skupina může pro svou činnost v mezích této smlouvy vydat interní předpis, který musí být schválen nejméně 4 členy od každého zadavatele.

Článek IV **Hodnotící komise**

1. Pro hodnocení nabídek bude pro každé jednotlivé Výběrové řízení ustavena hodnotící komise sestávající z 10 členů, z nichž 5 členů jmenuje hlavní zadavatel a 5 členů jmenuje spolupracující zadavatel, přičemž nejméně 3 členové jmenovaní hlavním zadavatelem a zároveň nejméně 3 členové jmenovaní spolupracujícím zadavatelem musí mít příslušnou odbornost ve vztahu k předmětu Výběrového řízení (tj. zejména odbornost v oblasti plánování veřejné dopravy, oblasti smluvních vztahů v přepravě cestujících nebo ekonomiky veřejné dopravy). Ke každému členovi hodnotící komise zároveň příslušný zadavatel jmenuje též 1 náhradníka, přičemž každý takový náhradník musí splňovat stejné kvalifikační a další předpoklady jako jím zastupovaný člen hodnotící komise.
2. Členem hodnotící komise může být pouze fyzická osoba, která není ve střetu zájmů. Za střet zájmů se považuje situace, kdy zájmy člena hodnotící komise ohrožují jeho nestrannost nebo nezávislost v souvislosti s příslušným Výběrovým řízením.
3. Zadavatelé jsou povinni členy hodnotící komise jmenovat a jejich jména oznámit druhé smluvní straně vždy nejpozději 10 dnů před koncem lhůty pro podání nabídek.
4. První jednání hodnotící komise v každém jednotlivém Výběrovém řízení proběhne po otevření podaných nabídek, v pozvánce zaslané každému jednotlivému členovi hodnotící komise nejméně 5 dnů předem. Pozvánky k prvnímu jednání zasílá hlavní zadavatel; postačí, je-li pozvánka zaslána prostřednictvím prostého e-mailu bez kvalifikovaného elektronického podpisu. O termínech dalších jednání si hodnotící komise již rozhoduje samostatně. V případě, že bude probíhat jednání hodnotící komise k více jednotlivým Výběrovým řízením současně, může pozvánku k prvnímu jednání zaslat kterýkoliv ze zadavatelů.
5. Hodnotící komise je usnášeníschopná za přítomnosti nadpoloviční většiny všech členů a rozhoduje nadpoloviční většinou přítomných členů.
6. Hodnotící komise je kromě hodnocení nabídek pověřena též posouzením nabídek z hlediska splnění zadávacích podmínek a z hlediska mimořádně nízké nabídkové ceny.
7. Dospěje-li hodnotící komise k závěru, že nebyly splněny zadávací podmínky nebo nabídka uchazeče vykazuje znaky mimořádně nízké nabídkové ceny, přičemž ta nebyla dostatečně objasněna na základě žádosti podle § 46 ZZVZ, doporučí účastníka z Výběrového řízení

vyloučit. O vyloučení účastníka z Výběrového řízení pak rozhoduje výhradně hlavní zadavatel.

8. Ostatní otázky týkající se činnosti hodnotící komise výslovně neupravené touto smlouvou se řídí příslušnými ustanoveními ZZVZ.

Článek V

Způsob jednání zadavatelů vůči třetím osobám

1. Vůči třetím osobám v rámci jednotlivých Výběrových řízení jedná jménem obou zadavatelů výhradně hlavní zadavatel.
2. Jménem a na účet obou zadavatelů jedná ve všech společných záležitostech v rámci každého jednotlivého Výběrového řízení výhradně hlavní zadavatel. Hlavní zadavatel je oprávněn takto právně jednat a činit veškeré úkony související s příslušným Výběrovým řízením, a to včetně případných úkonů vůči orgánu dohledu.
3. Jakýkoliv úkon hlavního zadavatele podle tohoto článku vyjma rozhodnutí podléhá předchozímu schválení pracovní skupinou. V případě realizace takového úkonu bez schválení pracovní skupinou nebo dokonce v rozporu s rozhodnutím pracovní skupiny odpovídá hlavní zadavatel spolupracujícímu zadavateli za veškerou škodu vzniklou v příčinné souvislosti s takovým úkonem.
4. Zmocnění hlavního zadavatele podle tohoto článku opravňující jej jednat i za spolupracujícího zadavatele se netýká uzavření smlouvy s vybraným dopravcem v rámci Výběrového řízení.
5. Touto smlouvou není nijak dotčeno právo hlavního zadavatele nechat se zastoupit jinou osobou podle § 43 ZZVZ.

Článek VI

Schvalování dokumentů souvisejících s Výběrovými řízeními v orgánech zadavatelů, informace pro tisk a třetí strany a postupy odsouhlasování informací o průběhu Výběrových řízení

1. Zadavatelé jsou při realizaci Výběrových řízení vázáni svými interními předpisy pro zadávání veřejných zakázek (i) pravidly Středočeského kraje (*Směrnice č. 170 o zadávání veřejných zakázek Středočeským krajem a příspěvkovými organizacemi Středočeského kraje*)) a (ii) hlavního města Prahy (*Pravidla pro zadávání veřejných zakázek v podmínkách hlavního města Prahy*) a ZZVZ a zákonem o veřejných službách. S ohledem na rozdílná pravidla i lhůty pro schvalování jednotlivých úkonů v samosprávných orgánech zadavatelů (např. schvalování závěrů hodnotící komise, vyloučení účastníka z Výběrového řízení, výběru dodavatele k plnění předmětu Výběrového řízení apod.), se smluvní strany dohodly, že budou celé tisky (usnesení, přílohy k usnesení, důvodová zpráva, přílohy k důvodové zprávě) neveřejné, a to až do doby ukončení schvalovacích procesů u obou zadavatelů, stejně tak informace v nich obsažené. Oba zadavatelé tedy výslovně souhlasí s tím, že až do ukončení schvalovacích procesů u druhého zadavatele nebudou uveřejňovat ani tisky, ani výsledky dílčího projednání v nižších orgánech samosprávy s výjimkou dohodnutých a odsouhlasených informací dle odstavce č. 3 tohoto článku.

2. Smluvní strany se v zájmu korektního průběhu Výběrových řízení dohodly, že nebudou poskytovány médiím, veřejnosti ani žádným jiným stranám mimo zákonných informací, žádné informace o dílčích projednáních spojených zejména s průběhem vyhodnocování, vylučování účastníků Výběrových řízení, údajů týkajících se posuzování nabídek či dalších důležitých údajů před úplným schválením dokumentů dle výše uvedeného výčtu závazných postupů v orgánech obou zadavatelů.
3. Informace z otevírání nabídek budou uveřejněny bez identifikace jednotlivých účastníků, z důvodu prevence bid riggingu mezi účastníky, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak. Prevence a detekce kartelových dohod v souvislosti s Výběrovými řízeními přispívá k omezení plýtvání prostředky z veřejných rozpočtů. O způsobu uveřejnění informací z otevírání nabídek Výběrového řízení (bez identifikace jednotlivých účastníků/s identifikací jednotlivých účastníků) rozhodne hodnotící komise.
4. Ujednání odst. 1 až 3 se nevztahuje na povinné informace, které ukládá ZZVZ, resp. zákon č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím.
5. Pokud by se smluvní strany dohodly o uveřejnění některých dílčích průběžných údajů v době před ukončením Výběrových řízení, bude znění tiskové zprávy, či jiného podobného dokumentu, kterým se informace postoupí tisku, veřejnosti nebo třetím stranám, prokazatelně odsouhlaseno oběma administrátory konkrétního Výběrového řízení, předsedou a místopředsedou pracovní skupiny a zástupci příslušných útvarů obou smluvních stran, kteří za Výběrové řízení odpovídají.
6. Za porušení kteréhokoli ujednání tohoto článku uloží druhá smluvní strana porušující smluvní straně pokutu ve výši 5.000.000,00 Kč (slovy: pět milionů korun českých).
7. Uložení a úhradou smluvní pokuty nezaniká druhé smluvní straně právo na náhradu škody, která vznikne ať už z titulu opakování Výběrového řízení, případně vícenákladů oproti nabídnuté ceně z nejlepší nabídky v případě zrušení Výběrového řízení v důsledku úniku informace nebo oddálení začátku doby plnění a s tím související případ zadání veřejné služby ze zmařeného Výběrového řízení postupem dle § 22 zákona o veřejných službách nebo jiného způsobu zajištění veřejných služeb a to maximálně po dobu, po kterou je uzavřena náhradní smlouva.

Článek VII

Úplata za plnění smlouvy a náklady zadavatelů

1. Za plnění této smlouvy nenáleží žádnému ze zadavatelů odměna nebo jiná náhrada.
2. Každý zadavatel si nese své vlastní interní náklady, které mu plněním této smlouvy vzniknou (zejména náklady na své zaměstnance, vlastní technické vybavení, vlastní přepravné, poštovné apod.).
3. Náklady na zajištění Výběrových řízení dle této smlouvy, které jsou hrazeny třetím osobám, nesou oba zadavatelé společně v rozsahu a způsobem stanovenými dále (dále jen „**Sdílené náklady**“). Sdílené náklady se skládají ze (i) **Základních sdílených nákladů** a (ii) **Dalších sdílených nákladů**, které se mezi smluvní strany dělí následujícím způsobem a vyrovnávají mezi smluvními stranami podle těchto zásad:
 - a) **Základní sdílené náklady** představují náklady na přípravu vzorových zadávacích podmínek (vzorová zadávací dokumentace včetně těch jejích příloh, které budou pro všechna Výběrová řízení společná anebo v nichž bude docházet jen k dílčím změnám spočívajícím např. v doplňování konkrétních hodnot proměnných apod.), z nichž se

bude následně vycházet ve všech Výběrových řízeních; do tohoto výčtu spadá i příprava vzorové smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících (včetně jejích případných vzorových variant), která bude součástí zadávacích podmínek Výběrových řízení jako závazný vzor. Tyto náklady nesou smluvní strany v **poměru celkových předpokládaných objemů přepravních výkonů** ze základních provozních konceptů poptávaných v rámci jednotlivých Výběrových řízení pro každého ze zadavatelů. Vyrovnání nákladů proběhne do 60 dnů od ukončení Výběrových řízení.

- b) **Další sdílené náklady** představují náklady na přípravu a realizaci jednotlivých Výběrových řízení, které jsou hrazeny třetím osobám a které nejsou součástí Základních sdílených nákladů; spadají sem zejména náklady na úpravu a finalizaci zadávacích podmínek pro konkrétní Výběrové řízení vycházejících ze vzorů zpracovaných v rámci činností dle písmene a), poplatky provozovateli Věstníku veřejných zakázek, náklady na služby administrace Výběrového řízení (zejména ve smyslu § 43 ZZVZ), náklady na právní nebo poradenské služby při vyřizování žádostí dodavatelů nebo komunikaci s orgány veřejné moci apod. Tyto náklady nesou oba zadavatelé **rovným dílem**. Hlavní zadavatel je povinen se spolupracujícím zadavatelem předem projednat plánovaný postup, zejména potřebu využití externích dodavatelů a s tím související předpokládanou výši takto vzniklých nákladů. Pro zajištění maximálně rovného podílování těchto nákladů pracovní skupina průběžně vyhodnocuje a aktualizuje harmonogram řešení jednotlivých Výběrových řízení. Další sdílené náklady dle tohoto písmene spojené s finančním vyrovnáním každého jednotlivého Výběrového řízení budou průběžně vyhodnocovány během každého takového probíhajícího Výběrového řízení a budou vyrovnány mezi oběma zadavateli do 60 dnů od skončení každého z Výběrových řízení. Sledovaný rovný díl podílování této kategorie nákladů nesmí být porušen. Příslušná rozhodnutí ve věci řízení Dalších sdílených nákladů a dalšího postupu přijímá pracovní skupina na svých jednáních a musí být o nich hlasováno.
4. Náklady na předběžné tržní konzultace on-line nebo dotazníkově jsou součástí nákladů dle písm. a) nebo b) tohoto odstavce. V případě tržních konzultací prezenčně (např. ve výrobních závodech kolejových vozidel nebo jiných cílech mimo sídla zadavatelů resp. sídel jejich organizátorů - Integrované dopravy Středočeského kraje, příspěvkové organizace (dále jen „**IDSK**“) nebo Regionálního organizátora pražské integrované dopravy, příspěvkové organizaci (dále jen „**ROPID**“)), hradí náklady na tuto služební cestu administrátorům Výběrových řízení ten ze zadavatelů, který předběžnou tržní konzultaci organizuje. Zástupci zadavatelů, kteří se na základě své odbornosti takové tržní konzultace zúčastní (bude-li odbornost takového zástupce na předběžnou tržní konzultaci nezbytná), budou na předběžnou tržní konzultaci vysláni dle zákonných postupů jako na služební cestu příslušným zaměstnavatelem. V případě účasti nezávislého odborníka, který není zaměstnancem dle předchozí věty, uhradí na základě faktury ten zadavatel, který jej přizval. Náklady vzniklé z důvodů neplnění povinností nebo neposkytnutí součinnosti dle této smlouvy hradí (resp. nahrazuje) vždy výhradně ten zadavatel, který jejich vznik zavinil porušením svých povinností podle této smlouvy. Takovéto náklady nejsou součástí Sdílených nákladů.
5. Celkové náklady na administraci Výběrových řízení budou pro účely vzájemného vyrovnání smluvní strany dokládat fakturami od administrátora, resp. jiné třetí strany, pokud bude do procesu zapojena, a odsouhlasenou část nákladů si přefakturují podle pravidel uvedených v odst. 3 tohoto článku.
6. Tímto článkem není dotčeno právo na náhradu újmy vzniklé porušením právní povinnosti některým ze zadavatelů.

7. Pokud nastane situace předpokládaná v ustanovení § 41 odst. 7 ZZVZ (účastníku zadávacího řízení v zadávací lhůtě zanikla účast v zadávacím řízení po vyloučení podle § 122 odst. 8 nebo § 124 odst. 2) a hlavní zadavatel uplatní své právo na plnění z jistoty, se smluvní strany dohodly, že plnění z jistoty nepřípadně pouze hlavnímu zadavateli, ale bude rozděleno mezi oba zadavatele v poměru celkového objemu přepravních výkonů Výběrového řízení. Zadavatel, který uplatnil své právo na plnění z jistoty po zániku účasti účastníka v zadávacím řízení, vystaví fakturu ve prospěch druhého zadavatele ve výši dle uvedeného pravidla, a to bez zbytečného odkladu.

Článek VIII

Vzájemná komunikace zadavatelů

1. Ve všech záležitostech plnění této smlouvy bude
 - a) zadavatel HMP zastoupen odborem dopravy Magistrátu hl. m. Prahy a v oblasti přípravy zadávací dokumentace organizací ROPID, se sídlem Rytířská 406/10, Staré Město, 110 00 Praha 1, IČO: 60437359;
 - b) zadavatel SČK zastoupen organizací IDSK, se sídlem Sokolovská 100/94, Karlín, 186 00 Praha 8, IČO: 05792291.
2. Pro účely vzájemné komunikace smluvních stran, nestanoví-li tato smlouva v konkrétních případech jinak, se stanoví tyto kontaktní osoby:
 - a) za zadavatele HMP/ROPID: HMP: [redacted], e-mail: [redacted], tel.: [redacted]; [redacted], e-mail: [redacted], tel.: [redacted]; ROPID: [redacted], e-mail: [redacted], tel.: [redacted]; [redacted], e-mail: [redacted], tel.: [redacted];
 - b) za zadavatele SČK/IDSK: [redacted], e-mail: [redacted], tel.: [redacted]; [redacted], e-mail: [redacted], tel.: [redacted];

Údaje o kontaktních osobách může příslušný zadavatel prostřednictvím svého zástupce kdykoliv změnit. Tato změna je vůči druhému zadavateli účinná od následujícího pracovního dne po dni, kdy mu byla změna písemně oznámena.

3. Stanoví-li tato smlouva pro určitý úkon písemnou formu, považuje se tato forma za splněnou i v případě komunikace prostřednictvím prostého e-mailu bez kvalifikovaného elektronického podpisu.

Článek IX

Trvání smlouvy

1. Tato smlouva se uzavírá na dobu neurčitou.
2. Smlouvu je možno ukončit písemnou výpovědí s výpovědní dobou v délce **tří (3) měsíců**, přičemž výpovědní doba počíná běžet prvním dnem kalendářního měsíce následujícího po měsíci, v němž byla výpověď doručena druhé Straně smlouvy.
3. Smluvní strany mohou smlouvu ukončit též písemnou dohodou.
4. Ujednáními čl. VII jsou zadavatelé vázáni i po ukončení této smlouvy.
5. Tímto článkem nejsou dotčeny další možnosti ukončení smlouvy podle příslušných právních předpisů.

Článek X

Závěrečná ujednání

1. Tuto smlouvu je možno měnit pouze písemnou formou na základě vzestupně číslovaných dodatků; čl. VIII odst. 3 se v těchto případech neuplatní.
2. Uzavření této smlouvy bylo schváleno
 - a) usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 8/3 ze dne 16. 11. 2023
 - b) usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č. 018-28/2023/ZK ze dne 30. 10. 2023.Tato smlouva tak splňuje všechny podmínky právního jednání stanovené v zákoně č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, a v zákoně č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů.
3. Uveřejnění této smlouvy podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších předpisů, zajistí IDSK. Smlouva bude takto uveřejněna v plném rozsahu.
4. Smluvní strany výslovně souhlasí s tím, aby tato smlouva byla uvedena v Centrální evidenci smluv (CES) vedené hl. m. Prahou, která je veřejně přístupná a která obsahuje údaje o smluvních stranách, předmětu smlouvy, číselné označení této smlouvy a datum podpisu.
5. Tato smlouva se vyhotovuje v elektronické podobě, přičemž obě smluvní strany obdrží její elektronický originál. Elektronický originál poté obdrží i ROPID a IDSK.
6. Případná nicotnost, neplatnost nebo nevymahatelnost některého ujednání této smlouvy nezpůsobuje nicotnost, neplatnost nebo nevymahatelnost jejích ostatních ujednání. Smluvní strany jsou povinny formou písemného dodatku k této smlouvě takovéto nicotné, neplatné nebo nevymahatelné ujednání nahradit neprodleně ujednáním, jež je platné, vymahatelné a zachovává účel sledovaný nahrazovaným nicotným, neplatným nebo nevymahatelným ujednáním.
7. Smluvní strany se s touto smlouvou řádně seznámily a jejímu obsahu rozumí; smlouva určité a srozumitelně vyjadřuje svobodnou a vážnou vůli smluvních stran a není uzavírána v tísní nebo za nápadně nevýhodných podmínek, na důkaz čehož smluvní strany připojují své podpisy.
8. Smluvní strany výslovně prohlašují, že závazky smluvních stran sjednané touto smlouvou zůstávají v platnosti i po ukončení této smlouvy.

V Praze dne (datum dle elektronického podpisu)

V Praze dne (datum dle elektronického podpisu)

.....
Hlavní město Praha
Ing. Libor Šíma

.....
Středočeský kraj
Integrovaná doprava Středočeského kraje,
příspěvková organizace


Struktura provozního konceptu BEMU145 - předpokládané počty vozidel a jejich nasazení

	Předpoklad zahájení provozu	Trat'	Linka / trasa	Provozní den	Počet vozidel					vikm/rok		
					Turnusová	Disponibilní	Záložní	Op. záloha	Celkem	Praha	SČK	Celkem
										Celkem	Celkem	
Etapa A	12/2029	210	S8/S88: Praha – Čerčany/Čisovice	☐	11		2		13	335 737,6	493 491,1	829 228,7
		210	S8/S88: Praha – Čerčany/Čisovice	Zima ☐, ✖						27 420,8	64 345,4	91 766,2
		210	S8/S88: Praha – Čerčany/Čisovice	Léto ☐, ✖						41 113,6	96 476,8	137 590,4
		011 (+230+235)	T41 Praha – Kutná Hora hl. n. – Kutná Hora město: vybrané spoje	☐, ✖						12 581,8	34 675,2	47 257,0
	Celkem				11	0	2	0	13 +2 *	416 853,8	688 988,5	1 105 842,3

* celkový počet vozidel bude upřesněn v průběhu Předrealizačního období v souladu s článkem 6, odstavcem 5 Smlouvy. Uvedená hodnota stanovuje rozmezí možné odchylky oproti součtu turnusových a záložních vozidel dle ETAPY A

	Předpoklad zahájení provozu	Trat'	Linka / trasa	Provozní den	Počet vozidel					vikm/rok		
					Turnusová	Disponibilní	Záložní	Op. záloha	Celkem	Praha	SČK	Celkem
										Celkem	Celkem	
Etapa B	12/2031	210	S8/S88: zkrácení intervalu na 15 minut v úseku Praha – Vrané nad Vltavou	☐	11 *		2		13	459 430,4	628 830,3	1 088 260,7
		210	S8 Praha – Čerčany: celodenně interval 60'	Zima ☐, ✖						41 852,8	90 897,0	132 749,8
		210	S8 Praha – Čerčany: celodenně interval 60'	Léto ☐, ✖						66 809,6	143 751,6	210 561,2
		011 (+230+235)	T41 Praha – Kutná Hora hl. n. – Kutná Hora město: vybrané spoje	☐, ✖						12 581,8	34 675,2	47 257,0
	Celkem				11	0	2	0	13 **	580 674,6	898 154,1	1 478 828,7

* při případném rozšíření o obsluhu Dobříše v ☐ nárůst TP o 1 vozidlo. Naopak vybudování výhybny Krhanice uspoří 1 vozidlo.

** celkový počet vozidel bude upřesněn v návaznosti na možnost navýšení počtu vozidel až o 2 vozidla v ETAPĚ A. Celkový počet turnusových vozidel může být dle výchozích podmínek 10 - 12. Tento počet bude odvislý od finálního rozhodnutí o provozním konceptu ve směru Dobříš, resp. vybudování výhybny Krhanice (o této infrastrukturní úpravě budou zadavatelé jednat se správcem infrastruktury).

Důvodová zpráva

k záměru odboru ODO MHMP na realizaci veřejné zakázky „Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách akutrolejovými elektrickými jednotkami“

Hlavní město Praha (dále jen „HMP“) a Středočeský kraj (dále jen „SčK“) se podílejí na provozování společného integrovaného dopravního systému hl. m. Prahy a Středočeského kraje, kterým je „PID“, v jehož rámci je zajišťována dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících.

Dopravní obslužnost na železniční tratích č. 070/071/072 Praha – Neratovice – Všetaty – Mělník (Mladá Boleslav) a č. 210 Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany/Čisovice (– Dobříš) železničními kolejovými vozidly (dále jen „ŽKV“) motorové trakce je v rámci území HMP a SčK až **do prosince roku 2029 zajištěna** na základě smlouvy s dopravcem České dráhy, a.s. (dále jen „stávající dopravce“), který pro zajištění provozu standardně využívá převážně jím vlastněné motorové jednotky řady 814.2, popř. 814, , resp. další vozidla. V průběhu první poloviny roku 2026 budou tato vozidla na přechodnou dobu – do skončení platnosti smlouvy – v převážné míře nahrazena motorovými jednotkami řady 847 „RegioFox“. **Od prosince 2029 je tak třeba zajistit kontinuitu poskytování veřejných služeb přepravě cestujících po železnici.**

Základním legislativním dokumentem pro oblast uzavírání smluv na zajištění dopravní obslužnosti železniční dopravou je zejména 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 (EHS) č. 1107/70, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici (dále jen „Nařízení 1370“). V rámci národní legislativy se pak jedná o zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen „ZVS“) a také zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“).

Od prosince 2023 musí být veškeré výkony (mimo taxativně vymezených výjimek uvedených v legislativě) zadávány **na základě otevřených nabídkových řízení (soutěží)** a není již umožněno přímé zadání vybranému dopravci. S ohledem na rozsah a dobu trvání smlouvy není v tomto případě možné uvažovat s režimem přímého zadání. Smlouvu o veřejných službách se stávajícím dopravcem není možné po jejím uplynutí (12/2029) ani dále prodloužit. K zajištění kontinuity poskytování veřejných služeb cestujících po železnici tak musí být nový dopravce vybrán v nabídkovém řízení.

S ohledem na velice úzkou **provázanost dopravních výkonů** na území celého systému PID je zásadně nezbytné a ekonomicky výhodné, aby HMP a SčK postupovaly při uzavírání smluv s novým dopravcem ve vzájemné kooperaci a nabídkové řízení realizovaly společně v souladu s ustanovením § 7 ZZVZ v **režimu společného zadávání**.

Podmínkou pro společné zadávání je uzavření písemné smlouvy mezi osobami, které se účastní společného zadávání, a to ještě před zahájením samotného zadávacího řízení. HMP a SčK proto uzavřely dne 27. 11. 2023 **smlouvu o společném zadávání** (č. DOH/29/04/004934/2023), která je uveřejněna v registru smluv pod ID smlouvy 24880543 (dále jen „smlouva o společném zadávání“). Na jejím základě již **zadavatelé (HMP a SčK)** v současné době realizují veřejnou zakázku s názvem „Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách velkokapacitními elektrickými jednotkami“ (kategorie EMU 400) (dále jen „předchozí veřejná zakázka“). Obdobně se předpokládá **realizovat i veřejnou zakázku s názvem „Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách akutrolejovými elektrickými jednotkami“** (kategorie BEMU 145 (Battery Electric Multiple Unit)), kde HMP bude zastávat pozici **hlavního zadavatele** a SčK bude zastávat pozici **spolupracujícího zadavatele**.

Pracovní skupina pro přípravu veřejné zakázky navázala od února 2025 na činnost pracovní skupiny vytvořené již na jaře 2023 (pro přípravu předchozí veřejné zakázky) a je složena ze zástupců z řad zaměstnanců organizátorů dopravy obou krajů, tedy ROPID a IDSK, zástupců administrátorů obou krajů (za HMP HAVEL & PARTNERS s.r.o., advokátní kancelář, za SčK pak Solkind s.r.o., advokátní kancelář (dříve MT Legal s.r.o., advokátní kancelář), dále zástupců Quality Assurance (Fiala, Tejkal a partneři,

advokátní kancelář, s.r.o.), technického a obchodního poradenství (společnost CRI Consulting s.r.o.) společnosti Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. (finanční model) a dalších přizvaných odborníků. Při řešení vybraných problematik ŽKV pak bylo využito poznatků zjištěných při přípravě předchozí veřejné zakázky, kdy byli k jednání pracovní skupiny přizváni též zástupci vysokých škol (Českého vysokého učení technického v Praze a Univerzity Pardubice (oblast technické specifikace vozidel)), Národní rady osob se zdravotním postižením a Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých ČR (přeprava osob se sníženou schopností pohybu a orientace). Na základě dobrých zkušeností z přípravy předchozí veřejné zakázky byla do procesu výběru dodavatele a celého nabídkového řízení zapojena i organizace Transparency International – Česká republika, o.p.s. Účelem zapojení Transparency International – Česká republika, o.p.s. do realizace nabídkového řízení bylo eliminovat na nejnižší možné riziko korupci, která ohrožuje principy dobré správy veřejných institucí, demokratické a etické hodnoty, udržitelný rozvoj a principy spravedlnosti obsažené v českém právním řádu a taktéž posílit důvěru v efektivitu a otevřenost průběhu nabídkového řízení.

Předmět veřejné zakázky

Předmětem připravované veřejné zakázky „Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách akutrolejovými elektrickými jednotkami“ je **zajištění dopravní obslužnosti vybraným dopravcem na území HMP a SČK**, a to v základním rozsahu na následujících tratích a linkách:

- Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany (linka S8)
- Praha – Vrané nad Vltavou – Čisovice (– Dobříš) (linka S88)
- Praha – Kolín – Kutná Hora město (turistická linka – spěšné vlaky – v nepracovní dny)

S ohledem na skutečnost, že předmětné tratě jsou v současnosti neelektrizované a s ohledem na nutnost zajištění bezemisní dopravy se předpokládá nasazení akutrolejových elektrických vozidel (BEMU 145). U trati Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany, resp. Praha – Vrané nad Vltavou – Čisovice (– Dobříš) se jedná o cílový stav, neboť tato trať by dle schválené a platné [Koncepte rozvoje elektrické traktce v České republice](#) (Ministerstvo dopravy, 2023) měla být elektrizována pouze částečně (ve vybraných úsecích) a zbývající části trati by vozidla překonávala za pomoci pohonu z baterií. Dle koncepčního materiálu by k částečné elektrizaci mělo dojít cca v letech 2030-2032, nelze však vyloučit zpoždění. Provoz akutrolejových elektrických vozidel je však na trati možný (s určitými technologickými úpravami provozního konceptu – zajištění časového prostoru pro dobíjení v koncových stanicích) i v současném stavu.

Na základě vyhrazené změny závazku může být uzavřená smlouva v průběhu její platnosti dále rozšířena, a to zejména o posílení provozu linek S8 a S88 především ve špičkách pracovního dne (zkrácení intervalu Praha – Vrané nad Vltavou na 15 minut).

S ohledem na nižší využití vozidel v nepracovní dny a současně na vysoký potenciál turistické dopravy mezi Prahou a Kutnou Horou, jejichž historická centra jsou zapsána na Seznamu světového dědictví UNESCO, se doplňkově předpokládá nasazení těchto vozidel na nově zřizované spěšné vlaky linky T41. Tyto vlaky díky využití akutrolejových elektrických vozidel s maximální rychlostí (pod závislou trakcí) 160 km/h umožní přímé spojení center obou měst (do stanice Kutná Hora město), kam trať není elektrizována.

Akutrolejové elektrické jednotky (BEMU145) využívají pro jízdu v úsecích s trakčním vedením konvenční napájení z troleje pomocí sběrače elektrického proudu, v úsecích bez trakčního vedení používají k pohonu elektromotorů elektrickou energii z baterií. Baterie se pak dobíjí v úsecích, v nichž je jednotka poháněna z trakčního vedení a také rekuperací elektrické energie vznikající při brždění soupravy, což dále zvyšuje energetickou efektivitu provozu těchto jednotek. Mezi další benefity nasazení akutrolejových jednotek patří kromě zvýšení komfortu pro cestující snížení emisní zátěže veřejné dopravy a hlučnosti či vyšší dynamika vozidel.

Druh zadávacího řízení a délka kontraktu

K zajištění dopravní obslužnosti byla vybrána **varianta provozu akutrolejových elektrických jednotek BEMU 145 s vypsáním nabídkového řízení na výběr dopravce odpovědného jak za provoz, tak i za pořízení uvedených vozidel** od prosince 2029. Tento způsob je nejméně rizikovým a zároveň nejlépe prověřeným způsobem (jak globálně, tak v podmínkách ČR i obou objednatelů), protože navazuje na současný způsob zajišťování dopravní obslužnosti železniční dopravou v HMP i SČK. Nabídkové řízení na výběr dopravce bylo zvoleno i s ohledem k velikosti provozního souboru.

Při hledání optimálního řešení dopravní obslužnosti na území HMP a SČK byla zohledněna tuzemská i zahraniční praxe s přihlédnutím k regionálním řešením v rámci ČR a ve vybraných zemích EU a bylo využito poznatků zjištěných při zpracování studie „Pořízení železničních kolejových vozidel do majetku Prahy a Středočeského kraje“, kterou dodala společnost Deloitte Advisory s.r.o. již při přípravě předchozí veřejné zakázky.

Při přípravě veřejné zakázky „Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách akutrolejovými elektrickými jednotkami“ bylo navázáno na zkušenosti získané při přípravě předchozí veřejné zakázky, přičemž byla v maximální míře unifikována zadávací dokumentace včetně jejích příloh a došlo pouze k nezbytným modifikacím daným mírnou odlišností nyní připravované zakázky a zohledněním zkušeností z přípravy a realizace předchozího nabídkového řízení. **Doba trvání smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících**, která bude s vybraným dopravcem uzavřena na základě realizovaného nabídkového řízení postupem dle § 10 a § 11 a násl. ZVS, bude stanovena na maximální (vyjma mimořádné případy) obvyklou dobu **15 let** s předpokládaným zahájením provozu od celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2029. Na konci smlouvy bude mít dopravce zaručen ze strany objednatele povinný odkup vozidel dopravcem, který bude plnit navazující smlouvu o veřejných službách, jejíž platnost se předpokládá na dalších 15 let tak, aby byla pokryta celá předpokládaná odpisová doba ŽKV.

Na základě dobrých zkušeností z předchozí veřejné zakázky bude i pro toto **nabídkové řízení** využito **možnosti jednat s dopravci o nabídkách**. Pro předchozí zakázku byla zpracována interní SWOT analýza zástupci zainteresovaných advokátních kanceláří – posouzení výhod a nevýhod pro nabídkové řízení s jednáním o nabídkách a pro nabídkové řízení bez jednání o nabídkách. Obecně bylo konstatováno, že nabídkové řízení s jednáním by mělo vést k dosažení lepšího výsledku pro zadavatele. Je obecně nižší pravděpodobnost, že nabídkové řízení bez jednání s dopravci povede k uzavření smlouvy s dopravcem, než tomu je u nabídkového řízení s jednáním s dopravci a existuje u něj větší pravděpodobnost, že bude nutné nabídkové řízení opakovat, případně významně prodlužovat (v rámci lhůty pro podání nabídek). Nabídkové řízení bude po schválení v orgánech obou krajů realizováno dle § 10, resp. 11 ZVS, tedy s jednáním. Nebude využita možnost (výhrada) dle § 61 odst. 9 ZZVZ o podaných (svou povahou předběžných) nabídkách nejednat a uzavřít smlouvu na základě první podané (předběžné) nabídky.

Konání předběžných tržních konzultací

Za účelem připravované veřejné zakázky byly **realizovány předběžné tržní konzultace** (dále jen „PTK“) **s výrobcí ŽKV**, jejichž cílem bylo provedení průzkumu trhu (ověření reálných požadavků na vozidla), ověření možností výrobců ŽKV dodat ucelenou flotilu požadovaných ŽKV, zajistit schválení jejich běžného provozu s cestujícími na území České republiky do prosince roku 2029 a také garantovat komonalitu (technickou shodu) požadovaných ŽKV pro případ jejich dodávek i po roce 2034.

PTK proběhly v jednom prezenčním kole a v navazujícím písemném vyplnění technické specifikace nabízených vozidel. Byli obesláni významní výrobci ŽKV primárně se zastoupením v ČR a výrobci, kteří mají ve výrobním portfoliu akutrolejová elektrická vozidla nebo o nichž bylo známo, že jejich výrobu připravují. Zahájení PTK bylo oznámeno na profilu obou zadavatelů – hlavní zadavatel: <https://tenderarena.cz/dodavatel/seznam-profilu-zadavatele/detail/Z0001501/zakazka/785706>, spolupracující zadavatel: https://zakazky.kr-stredocesky.cz/document_download_190785.html).

Na základě oznámení PTK na profilu zadavatelů nebyl získán žádný další zájemce o PTK z řad výrobců ŽKV.

Bylo osloveno celkem devět výrobců ŽKV (Stadler Praha, s.r.o.; ŠKODA TRANSPORTATION a.s.; Siemens Mobility, s.r.o.; PESA Rail CR s.r.o.; ALSTOM Czech Republic a.s.; Construcciones y Auxiliars de Ferrocarriles, SA (CAF); Hitachi Rail GTS Austria GmbH; NEWAG S.A.; KONČAR – Elektrical Industry Inc.). PTK dokončilo šest výrobců kolejových vozidel (Stadler, Škoda, Siemens, PESA, ALSTOM a Hitachi). Výsledkem PTK pak bylo upřesnění technických požadavků na jednotky BEMU 145 z hlediska jejich přiměřenosti a vyloučení diskriminačního potenciálu, zohlednění informací o dostupnosti dodávaných ŽKV při stanovení procenta provozní zálohy, harmonogram dodávek jednotek BEMU 145 a promítnutí finanční a časové náročnosti pořízení jednotek BEMU 145 bez participace výrobce v kombinaci s harmonogramem jejich dodávek a s tím spojenými finančními riziky do stanovení postupu indexace ceny jednotek BEMU 145 k datu jejich nasazení k plnění předmětu veřejné zakázky.

Bylo **upuštěno od konání PTK s relevantními železničními dopravci**, bylo však využito zkušeností při přípravě a realizaci předchozí veřejné zakázky, jichž se zúčastnilo pět dopravců (České dráhy, a.s., RegioJet a.s., ARRIVA vlaky s.r.o., Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. a Österreichische Bundesbahnen) a dále zkušeností z jednání o podaných předběžných nabídkách k předchozí veřejné zakázce, která probíhala se třemi dopravci (České dráhy, a.s., RegioJet a.s. a ARRIVA vlaky s.r.o.).

Stanovení provozních konceptů nasazení ŽKV

Jednotlivé **provozní koncepty** byly stanoveny na základě jednání organizátorů obou zadavatelů (ROPID a IDSK) se Správou železnic, státní organizace a Ministerstvem dopravy ČR, a to zejména ve vztahu k rozvoji a změnám v železniční infrastruktuře (vliv dokončování železničních staveb, elektrizace, implementačního plánu ETCS atd.), výsledků aktualizované studie, která mapuje demografický vývoj v SČK i HMP, odhadu růstu počtu cestujících na jednotlivých železničních tratích s ohledem na předpokládaný přesun cestujících ze silniční na železniční dopravu (na vybraných relacích v souvislosti s postupnou modernizací železniční sítě) a na předpokládaný nárůst počtu obyvatel v pražské aglomeraci, který bude generovat potřebu navýšení nabízené kapacity sedaček, zahuštění spojů a další rozvoj železniční sítě nebo objektivní potřeby nahradit zastaralý vozový park.

Jednotlivá **ŽKV typu BEMU 145** budou od 12/2029 **nasazena** na následující linky:

- ✓ **Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany/Čisovice (- Dobříš)**, kde bude v pracovní dny zaveden na lince S8 celodenní interval 60 minut v úseku Praha – Davle (– Čerčany) a celodenní interval 60 minut na lince S88 v úseku Praha – Měchenice/Čisovice. V úseku Čisovice – Dobříš Středočeský kraj nepředpokládá v základní variantě provoz. V úseku Praha – Vrané nad Vltavou jsou vlaky obou linek vedeny ve vzájemném prokladu. Ve dnech pracovního volna a klidu bude v úseku Praha – Vrané nad Vltavou zajištěn interval 30 – 60 minut, kdy vozidla BEMU 145 budou zajišťovat výhradně spojení v úseku Praha – Čerčany (v intervalu 60 minut), spojení v úseku Praha – Dobříš budou zajišťovat vozidla z jiného provozního souboru (předpokládá se, že zpočátku na vlaky budou nasazeny motorové jednotky 847). V období letní turistické sezony se předpokládá vedení tří párů vlaků vedených soupravou patrových vozů s lokomotivou zajišťující potřebnou kapacitu pro zvýšenou frekvenci cestujících. I tato vozidla budou zasmluvněna v rámci jiného provozního konceptu. Oba tyto provozní koncepty budou zasmluvňovány později.
- ✓ **Praha – Kolín – Kutná Hora město**, kde se předpokládá v nepracovní dny provoz tří párů spěšných vlaků v letním období a dvou párů vlaků v zimním období, které zajistí přímou dopravu mezi centry obou měst (linka T41).

Pro pokrytí dopravních výkonů, který generuje v základním scénáři roční objem dopravních výkonů na území HMP přibližně **0,41 mil. vlakových kilometrů**, je uvažováno nasazení základních **13 vozidel BEMU 145** (v průběhu předrealizačního období je možné tento počet vozidel navýšit až o další 2 vozidla podle potřeb aktuálních provozních konceptů).

V průběhu platnosti smlouvy, primárně v návaznosti na dokončení elektrizace trati a zvýšení atraktivity železniční dopravy, bude umožněna aktivace opčních práv, která budou znamenat navýšení dopravních výkonů a přepravní kapacity bez nutnosti doplňovat vozidlový park:

- a) Rozšíření provozu v úseku Praha – Vrané nad Vltavou v pracovní dny na interval 15/30 minut (vložené vlaky budou obsluhovat stanice Měchenice a Davle);
- b) Nahrazení vozidel z jiného provozního souboru na vlcích Praha – Dobříš ve dnech pracovního volna a klidu;

Opční práva dle bodu a) a b) je předpokládáno aktivovat současně, přičemž oproti výchozímu stavu toto opatření znamená navýšení rozsahu dopravy na území HMP cca o 0,16 mil. vlkm oproti základnímu scénáři. Aktivace jednotlivých vyhrazených změn souvisí především s rozvojovými projekty realizovanými na nově připravované nebo modernizované infrastruktuře. Termíny dokončení těchto staveb není v tomto okamžiku schopen provozovatel dráhy (tedy Správa železnic, státní organizace) časově závazně určit, proto bylo nezbytné je zpracovat do nabídkového řízení pouze v podobě předpokládaných opcí.

Výkony	výkony rok	HMP	SČK
etapa A	1 105 842,30	416 853,80	688 988,50
etapa B od XII/2031	1 478 828,70	580 674,60	898 154,10

Technické požadavky na vozidla

Specifikace technických podmínek a požadavků na nová ŽKV probíhala téměř po dobu jednoho roku. Primárním zdrojem byly proběhlé PTK s výrobcí ŽKV, zohledněny byly technické parametry konzultované se zástupci dopravních fakult, a to Českého vysokého učení technického v Praze a Univerzity Pardubice a dále se zástupci organizací osob se zdravotním postižením při přípravě předchozí veřejné zakázky. Na základě získaných informací byla vytvořena konkrétní technická specifikace ŽKV, jež v sobě zahrnuje přibližně několik desítek důležitých parametrů. Mezi ty zásadní patří především typ napájecí soustavy, požadavky na dynamiku a dojezd v případě využití trakčních baterií, kapacita, bezbariérovost, počet toalet či rozteče sedadel. Další důležité parametry budou definovány samostatným závazným dokumentem Standardy kvality – vlaky PID. Ten vychází z dnešních standardů kvality, jež jsou po dopravcích v rámci systému PID požadovány. Zohledněn bude i vývoj IT technologií vč. on-line sběru a odesílání dat o počtu cestujících v daném spoji či dokonce jednotlivém voze. Řešeny jsou aktuálně i možnosti přenosu těchto informací na informační tabule na nástupišťích pro rychlejší nástup cestujících, případně možnost přístupu objednatelů k on-line databázi diagnostiky aktuálních závad jednotlivých vozidel.

Požadovaná ŽKV kategorie BEMU 145 musí splňovat následující základní parametry:

- jednotky typu BEMU 145 (tj. s minimální kapacitou 140 míst k sezení),
- nízkopodlažní jednopodlažní akutrolejové elektrické dvousystémové (3 kV DC/25 kV AC + baterie),
- provozně a ekonomicky vhodné pro využití v (regionální) veřejné drážní osobní dopravě na území SČK a HMP, případně dalších územně samosprávných celků sousedících se SČK.

Požadovaná kapacita (minimálně 140 míst k sezení) (s možností sprážení více jednotek do soupravy) je pro využití na předemtných méně vytižených linkách S v okolí Prahy odpovídající potřebám. Požadované trakční napájecí soustavy 3 kV DC (stejnoseměrný proud) a 25 kV AC (střídavý proud) jsou v době očekávané životnosti (cca 2030-2060) pro provoz v okolí Prahy a SČK nezbytné. Ve druhé polovině tohoto období je pak možné, že již bude dokončena konverze pražského železničního uzlu na jednotnou trakční soustavu 25 kV AC.

Dle vyjádření oslovených výrobců ŽKV na trhu v současné chvíli existuje vozidlo jednoho výrobce, které by splňovalo požadované základní parametry bez dalšího schvalování. Specifický je zejména požadavek na dva trakční napájecí systémy 3 kV DC / 25 kV AC a homologace pro provoz v ČR. Typově však téměř všichni z oslovených výrobců ŽKV obdobná vozidla již vyrábějí a vozidla jsou v provozu či je vyvíjejí; většina účastníků PTK projevila ochotu uvažovat o vývoji jednotky určené přímo pro provoz v ČR (včetně jejího schválení). S ohledem na umožnění širší účasti výrobců vozidel je tak pro požadovaná vozidla nutné uvažovat se schvalovacím procesem, jehož trvání lze odhadovat na jednotky měsíců až jeden rok. Potřebná doba schvalování požadovaných vozidel se od schvalování zcela nového vozidla liší přibližně o jednotky měsíců (u renomovaných výrobců ŽKV). Výhodou u modifikace již existujícího typu vozidla je možnost uznání již absolvovaných zkoušek. Schvalování nových vozidel musí respektovat podmínky tzv. 4. železničního balíčku a je možné ho provádět buď skrze evropskou agenturu ERA nebo na národní úrovni skrze Drážní úřad ČR. Doba dodání vozidel potřebných pro plnění zakázky se dle odhadů jednotlivých výrobců pohybuje od 40 do 48 měsíců od podpisu smlouvy (u schváleného vozidla výrobce se jedná o 30 měsíců od podpisu smlouvy).

Při PTK bylo přitom s dopravci konzultováno i možné nasazení vozidel BEMU 145 rovněž na trati č. 070 Praha – Neratovice – Všetaty – Mělník, kde mělo být provozováno 9 jednotek (celkem tedy pro obě tratě 22 jednotek). S ohledem na velmi pravděpodobný neúspěch projektu v rámci tzv. Modernizačního fondu dotačního programu Výzvy TRANSGov č. 1/2024 Modernizace dopravy vyhlášené Ministerstvem životního prostředí prostřednictvím Státního fondu životního prostředí (žadatelem byl Středočeský kraj) a s ohledem na předpokládanou blízkou elektrizaci trati cca v roce 2032-2033 bylo v průběhu přípravy rozhodnuto tuto část zakázky nerealizovat a soustředit se na následné zasmulvnění výkonů realizovaných již levnějšími vozidly elektrické trakce (s dočasným využitím vozidel motorové trakce řady 847, která jsou na trati v provozu od konce roku 2025).

Způsob hodnocení veřejné zakázky a kritéria hodnocení

Součástí zadávací dokumentace bude tzv. **finanční model** zpracovaný společností Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., tj. elektronický výpočetní nástroj zpracovaný na celé období trvání smlouvy, který slouží jednak ke kalkulaci nabídkové ceny a přepočtu parametrů pro výběr nejvhodnější nabídky. Následně bude též sloužit k výpočtu kompenzace v jednotlivých letech trvání smlouvy včetně indexací nákladových položek a úpravy objednávky na základě smlouvy s vybraným dopravcem (dále jen „finanční model“).

V zadávací dokumentaci bude podrobně vysvětlené nastavení finančního modelu, způsob ovládání modelu ze strany objednatele i dopravce a definovány vzorce použité ve finančním modelu pro výpočet kompenzace. Každý list finančního modelu se bude skládat z tabulky souhrnné kalkulace za oba objednatele (tj. HMP a SČK celkem) a následně z rozpadu kalkulace pro jednotlivé objednatele zvlášť (tj. HMP a SČK zvlášť).

Nabídky budou hodnoceny podle jejich ekonomické výhodnosti na základě nejvýhodnějšího poměru nabídkové ceny a kvality. Hodnocena bude nabídková cena přepočtená dle elektronického výpočetního nástroje (finančního modelu) s váhou 95 % a kapacita sedadel (počet míst) s váhou 5 %. Hodnocena tak bude i kapacita vyjádřená počtem míst k sezení. Cílem tohoto kritéria je bonifikovat nabídky s vyšší přepravní kapacitou nad minimální požadovanou (140 míst).

Finanční dopad

Předpokládaná hodnota zakázky „Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách akutrolejovými elektrickými jednotkami“ byla stanovena s ohledem na zkušenosti zadavatelů z minulých let a ve vazbě na průměrné náklady dopravců v roce 2024 a 2025 na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou. Pro ceny vozidel byla použita maximální cena stanovená v dotačním programu TRANSGov <https://www.sfzp.cz/dokumenty/detail/?id=4257>-verze 4 – list katalog vozidel (tj. 198 mil. Kč za jednotku BEMU145). Tyto náklady mají významný vliv na odhadovanou hodnotu zakázky. Vzhledem k průzkumu trhu byly zjištěny i odlišné ceny akutrolejových vozidel této kategorie, a to v rozpětí od cca 150 mil. Kč do cca 230 mil. Kč za jednotku. Tyto náklady však byly vázány k jiným počtům vozidel a nelze přesně zjistit, zda neobsahovaly i servisní závazky výrobců. Cenová politika je obchodním tajemstvím dodavatelů vozidel, proto je obtížné zjistit relevantní podklady, a proto se zadavatel opírá o maximální cenu stanovenou v dotačním programu TRANSGov. Reálně však mohou účastníci nabídkového řízení dosáhnout ceny v odlišné hladině. Dopravci budou kalkulovat nabídky v cenách platných k 30. 6. 2026, od tohoto data bude také počítána indexace nákladových položek postupem stanoveným ve smlouvě. Pro náklady na vozidla bude uplatněna eskalační doložka, která pak náklady na odpisy vozidel zafixuje v roce zahájení plnění smlouvy. Do hodnoty zakázky je zahrnuta také kompletní indexace, která se liší podle typů nákladových položek – položky ovlivněné inflačně, položky produktové (elektřina, dopravní cesta a specificky též vývoj mzdových nákladů). Indexace budou reálně vycházet z údajů uveřejňovaných ČSÚ. Podrobný popis odborného odhadu hodnoty zakázky je uveden v příloze č. 1 důvodové zprávy – Záznam o stanovení předpokládané hodnoty. Jelikož příloha obsahuje podrobné údaje o kalkulaci předpokládané hodnoty, včetně rozpisu použitých koeficientů, zdrojů dat a úvah o ekonomicky oprávněné cenové hladině, mohly by údaje o kalkulaci předpokládané hodnoty sloužit jako návod pro uchazeče při tvorbě nabídkové ceny, je příloha č. 1 důvodové zprávy označena jako neveřejná.

Náklady provozního konceptu byly rozděleny pro oba objednatele s tím, že bylo přihlédnuto k výkonům (souhrnně za dobu trvání smlouvy, proto může v jednotlivých letech být rozčleněno reálně k mírně odchylným koeficientům) a u nákladových položek vázaných k osobním nákladům byly zohledněny hodiny práce pro HMP a SČK, tedy koeficienty dělení nákladů jsou vyšší pro SČK než prosté výkonové. Kromě toho HMP nemá zájem na hrazení bezpečnostní služby (security), takže tyto náklady byly v plné výši přiřazeny pro objednávku SČK. Nicméně smlouvy budou umožňovat tyto podíly upravit na základě dohod obou objednatelů, nebo změny parametrů závazných jízdních řádů zejména v případě změny spotřeby hodin práce např. strojvedoucích či dalších provozních profesí.

V současné době kompenzace není předmětem DPH, nicméně s novelou zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů nelze vyloučit, že ke kompenzaci bude připočtena DPH v zákonné výši. Předpokládaná hodnota zakázky za 48 měsíců v přepočtených cenách činí **4 208 460 080,38 Kč** (vč. 21 % DPH 5 092 236 697,26 Kč), za 180 měsíců činí 15 781 725 301,43 Kč (vč. 21 % DPH

19 095 887 614,73 Kč). Z toho podíl pro HMP činí průměrně za 48 měsíců 1 512 399 402,16 Kč (vč. 21 % DPH 1 830 003 276,62 Kč) a za 180 měsíců 5 671 497 758,12 (vč. 21 % DPH 6 862 512 287,32 Kč). Podrobnější údaje jsou uvedeny v příloze č. 1 této důvodové zprávy, včetně údajů o podílu SČK. Rozdíl jednotkových cen je ovlivněn primárně personální náročností provozního konceptu v HMP a SČK.

Pro porovnání v cenách roku 2026 průměrné roční náklady pro HMP činí 240 304,1 tis. Kč, což je nárůst nákladů oproti stávajícímu zajištění o 41 078,2 tis. Kč/rok. Rozdíl může být reálně jiný, protože v odborném odhadu jsou započteny náklady na vozidla spíše konzervativně a samozřejmě bude záležet na vlastním výsledku nabídky vybraného uchazeče. Výslednou výši kompenzace ovlivní také případná úprava tarifu PID, protože vlastní výše kompenzace je rozdílem nákladů a výnosů.

Z rozpočtu HMP bude hrazena část veřejných služeb na území HMP dle smlouvy uzavřené s HMP od prosincové změny jízdních řádů 2029 do prosincové změny jízdních řádů 2044, kapitola 03, ORJ 0329, § 2294, pol. 5213, ORG 92914 (v případě změny právních předpisů či struktury rozpočtu HMP z jiných vhodných). Kompenzace bude hrazena z rozpočtu HMP se zapojením dotace poskytované Hl. m. Praze na základě Smlouvy o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy uzavřené mezi Českou republikou a kraji, která je v současné době sjednávána do roku 2034. Výši dotace stát podle této smlouvy upravuje pouze inflačně a nezohledňuje zvýšení nákladů spojené s rozsahem dopravy ani modernizací vozového parku. Způsob a rozsah státního spolufinancování regionální železniční osobní dopravy po roce 2034 není v současné době na úrovni státu dosud stanoven. Současně platná Smlouva o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy je uvedena v příloze č. 3 důvodové zprávy.

Zahájení nabídkového řízení

Předpokládaný termín zahájení nabídkového řízení je cca květen 2026 s ohledem na schválení záměru v Zastupitelstvu HMP a Radě SČK.

Pro účast v nabídkovém řízení musí železniční dopravce splnit zadavatelem stanovenou podmínku, a to předchozí zkušenost s obdobným předmětem plnění v ČR nebo v rámci členských států Evropské unie, Evropského hospodářského prostoru nebo Švýcarské konfederace v posledních 3 letech, konkrétně předchozí zkušenost se zajišťováním přepravních služeb v osobní drážní dopravě (motorová a/nebo elektrická trakce) v objemu, který bude podrobněji specifikován v zadávací dokumentaci veřejné zakázky.

Pro hodnocení nabídek pak bude ustavena hodnotící komise v souladu se smlouvou o společném zadávání (bude mít 10 členů, z nichž 5 jmenuje hlavní zadavatele a 5 spolupracující zadavatel). Podle čl. V odst. 1 a 2 smlouvy o společném zadávání pak platí, že „*Vůči třetím osobám v rámci jednotlivých Výběrových řízení jedná jménem obou zadavatelů výhradně hlavní zadavatel. Jménem a na účet obou zadavatelů jedná ve všech společných záležitostech v rámci každého jednotlivého Výběrového řízení výhradně hlavní zadavatel. Hlavní zadavatel je oprávněn takto právně jednat a činit veškeré úkony související s příslušným Výběrovým řízením, a to včetně případných úkonů vůči orgánu dohledu.*“. Z uvedeného vyplývá, že rozhodnutí o výběru dodavatele je svěřeno výlučně hlavnímu zadavateli, kterým je v tomto případě HMP. Zmocnění hlavního zadavatele opravňující jej jednat i za spolupracujícího zadavatele se netýká uzavření smlouvy s vybraným dopravcem v rámci nabídkového řízení. Každý ze zadavatelů (objednatelů) tak bude s vybraným dodavatelem uzavírat samostatnou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na zajištění služeb na svém území.

S ohledem na informace poskytnuté výrobcí v rámci PTK a na časovou náročnost přípravy zakázky, která je realizována personálně omezeným týmem současně zajišťujícím i prioritní zakázku na velkokapacitní jednotky EMU 400 (s hodnotou cca 200 mld. Kč), lze předpokládat posun zahájení plnění veřejné zakázky přibližně o jeden rok.

Přílohy důvodové zprávy:

- Příloha č. 1: Záznam o stanovení předpokládané hodnoty zakázky – neveřejná
- Příloha č. 2: Zpráva o průběhu předběžných tržních konzultací s výrobcí kolejových vozidel
- Příloha č. 3: Smlouva o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy uzavřená mezi Českou republikou a krajem
- Příloha č. 4: Usnesení Rady hlavního města Prahy k záměru odboru ODO MHMP na realizaci veřejné zakázky „Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách akutrolejovými elektrickými jednotkami“



Zpráva o průběhu předběžných tržních konzultací s výrobcí kolejových vozidel

zpracovaná v souladu s § 36 odst. 4 ZZVZ zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**ZZVZ**“), pro veřejnou zakázku:

Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách akutrolejovými elektrickými jednotkami

Zadavatelé Hlavní město Praha a Středočeský kraj (dále společně též „**Objednatelé**“) provedli před zahájením nabídkového řízení veřejné zakázky předběžnou tržní konzultaci s výrobcí železničních kolejových vozidel („**ŽKV**“), jejímž předmětem bylo projednání a získání relevantních a objektivních informací o možnostech dostupných na trhu tak, aby Objednatelé mohli následně optimálně nastavit zadávací podmínky připravované veřejné zakázky s využitím nových akutrolejových elektrických jednotek (dále též „**BEMU**“). Předběžná tržní konzultace („**PTK**“) proběhla v jednom prezenčním kole a v navazujícím písemném vyplnění technické specifikace nabízených vozidel. Zadavatel v pozvánce k účasti na PTK avizoval, že předmětem PTK může být také řešení elektrických železničních vozidel (EMU). Tato vozidla však nakonec předmětem PTK nebyla.

Objednatelé byli po zahájení PTK osloveni dalšími objednateli a odborníky v oblasti železniční dopravní obslužnosti s žádostí o připojení se k PTK a Objednatelé tuto žádost akceptovali. Důvodem bylo zefektivnění zadávacích řízení i času účastníků PTK v rámci diskuzí s jednotlivými objednateli. Tito objednatelé a odborníci se zúčastnili prezenční formy PTK.

Pozvánka k účasti na PTK byla uveřejněna na profilu zadavatelů <https://tenderarena.cz/dodavatel/seznam-profilu-zadavatele/detail/Z0001501/zakazka/785706> a https://zakazky.kr-stredocesky.cz/contract_display_16570.html a zároveň rozeslána dodavatelům, o nichž je Objednatelům známo, že vyrábějí a dodávají ŽKV a jsou schopni vyrobit a dodat BEMU, která mohou být nasazena k plnění veřejné zakázky. Pozvánka obsahovala mj. základní požadované parametry, které by měla poptávaná ŽKV splňovat. Pro účast na PTK bylo třeba ve stanovené lhůtě zaslat vyplněný a podepsaný registrační formulář, který tvořil přílohu č. 1 pozvánky k účasti na PTK. Objednatelé následně přihlášeným (registrovaným) subjektům sdělili

doplňující informace týkající se organizace osobního jednání. Za tímto účelem si Objednatelé s dodavateli odsouhlasili termín jednání a dodavatelé následně obdrželi pozvánku k jednání.

PTK probíhaly v osobní formě tak, že subjekty odpovídaly na dotazy z okruhů připravených Objednateli. Zde byly uvedeny zvažované parametry BEMU, které reflektovaly potřeby Objednatelů.

Předmětem jednání v rámci PTK byly prezentace účastníků PTK týkající se nabízeného portfolia BEMU a realizovaných referenčních projektů na daná vozidla, spolu s navazující diskuzí ohledně naplnění základních parametrů a požadavků Objednatelů.

V rámci PTK byly přímo osloveny následující subjekty:

- Stadler Praha, s.r.o., se sídlem Praha 5 - Radlice, Kutvirtova 339/5, PSČ 150 00, IČO: 28981090, a zároveň Stadler Rail AG, se sídlem Ernst-Stadler-Strasse 1, 9565 Bussnang, Švýcarská konfederace,
- ŠKODA TRANSPORTATION a.s., se sídlem Emila Škody 2922/1, Jižní Předměstí, 301 00 Plzeň, IČO: 62623753,
- Siemens Mobility, s.r.o., se sídlem Siemensova 2715/1, Stodůlky, 155 00 Praha 5, IČO: 06931995, a zároveň Siemens Mobility Holding B.V., se sídlem Prinses Beatrixlaan 8002595 BN, 's-Gravenhage, Zuid-Holland Netherlands,
- Hitachi Rail GTS Austria GmbH, se sídlem Handelskai 92, 1200 Vienna, Austria, ID. num. FN278233t,
- PESA Rail CR s.r.o., se sídlem Siemensova 2717/4, Stodůlky, 155 00 Praha 5, IČO: 14339153,
- ALSTOM Czech Republic a.s., se sídlem Václavské náměstí 2132/47, Nové Město, 110 00 Praha 1, 49902083,
- Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A., se sídlem C/ José Miguel Iturrioz 26, 20200 Beasain (provincie Gipuzkoa), Španělsko, ID num. A20001020,
- KONČAR – Electrical Industry Inc., se sídlem Fallerovo šetalište 22, 10 000 Zagreb, Chorvatsko, ID num. 080040936,
- Newag S.A., se sídlem Ul. Wyspiańskiego 3, 33-300 Nowy Sącz, Malopolské vojvodství, Polsko, ID num. 0000066315.

Příhlášku v rámci 1. kola PTK podaly následující subjekty:

- Stadler Praha, s.r.o., se sídlem Praha 5 - Radlice, Kutvirtova 339/5, PSČ 150 00, IČO: 28981090,
- ŠKODA TRANSPORTATION a.s., se sídlem Emila Škody 2922/1, Jižní Předměstí, 301 00 Plzeň, IČO: 62623753,
- Siemens Mobility, s.r.o., se sídlem Siemensova 2715/1, Stodůlky, 155 00 Praha 5, IČO: 06931995,
- Hitachi Rail GTS Austria GmbH, se sídlem Handelskai 92, 1200 Vienna, Austria, ID. num. FN278233t,
- PESA Bydgoszcz SA, se sídlem ul. Zygmunta Augusta 11, 85-082 Bydgoszcz, Polsko, ID. num. PL5540311775,
- ALSTOM Czech Republic a.s., se sídlem Václavské náměstí 2132/47, Nové Město, 110 00 Praha 1, 49902083.

Cílem PTK bylo provedení průzkumu trhu a ověření možností výrobců ŽKV dodat ucelenou flotilu požadovaných ŽKV a zajistit schválení jejich běžného provozu s cestujícími na území České republiky do prosince roku 2029 (u vozidel BEMU se musí jednat o vozidla dvousystémová, doplněná baterií s dojezdem pro určené tratě) a také garantovat komonalitu (technickou shodu) požadovaných ŽKV pro případ jejich dodávek i po roce 2034.

Objednatelé zaslali dodavatelům seznam okruhů témat a dotazů, které budou předmětem diskuze v prezenční části PTK. Jednotlivé dotazy jsou uvedeny v příloze č. 2 této zprávy.

Dalšími důležitými tématy prezenčního jednání v rámci PTK byly:

- kritické časové milníky pro vývoj, výrobu a uvedení do provozu požadovaných ŽKV v prosinci 2029,
- možnosti výrobce uspokojit požadavky na základní vymezené parametry požadovaných ŽKV,
- struktura záručních podmínek (včetně záruční doby) výrobce na požadovaná ŽKV,
- možný zájem výrobce na participaci v projektu (společně s dopravcem) nad rámec výroby a dodání požadovaných ŽKV - např. formou vybudování technické základny na zajištění údržby formou full service,
- možná účast výrobce na předfinancování (předplatbách/zálohách) / na přímém financování požadovaných ŽKV, popř. zprostředkování financování výroby požadovaných ŽKV (finanční instituce, leasingová společnost),
- možnosti snížení rizik vyplývajících z realizace projektu pro jeho jednotlivé zúčastněné subjekty (Objednatelé, dopravci, výrobci ŽKV).

V návaznosti na proběhlou prezenční část PTK rozeslali Objednatelé účastníkům technickou specifikaci nabízených vozidel k doplnění. Na základě písemné výzvy účastníci tuto specifikaci vyplnili a zaslali Objednatelům.

Výsledek PTK

Dokumentace nabídkového řízení obsahuje následující informace, které jsou výsledkem PTK s výrobcí ŽKV (resp. informace získané z PTK se promítly do následujících částí zadávací dokumentace):

- **Harmonogram dodávek BEMU**
 - Zohlednění harmonogramu dodávek BEMU při stanovení okamžiku Zahájení provozu (12/2029) a při stanovení podmínek a harmonogramu postupu Předrealizačního období - zejm. čl. 6 a příloha č. 20 závazných návrhů smluv (Harmonogram postupu Předrealizačního období).
- **Financování dodávek BEMU a rozložení finančních rizik**
 - Promítnutí finanční a časové náročnosti pořízení BEMU bez participace výrobce v kombinaci s harmonogramem jejich dodávek a s tím spojenými finančními riziky do stanovení postupu indexace ceny BEMU k datu jejich nasazení k plnění předmětu veřejné zakázky - zejm. čl. 12 závazných návrhů smluv.

- **Disponibilita vozidel / procento provozní zálohy**
 - Zohlednění informací o disponibilitě dodávaných ŽKV při stanovení procenta provozní zálohy - zejm. čl. 12 a příloha č. 3 závazných návrhů smluv (Provozní koncepce).
- **Požadované technické parametry BEMU**
 - Upřesnění vybraných technických parametrů BEMU z hlediska jejich přiměřenosti a vyloučení diskriminačního potenciálu – úpravy vyplývají ze srovnání podoby technických parametrů původně zamýšlených Objednateli a představených účastníkům PTK a konečné podoby jednotlivých technických parametrů – příloha č. 11 dokumentace nabídkového řízení (Technické požadavky na vozidla), resp. příloha č. 18 závazných návrhů smluv (Požadavky na Vozidla).

Za zadavatele

HAVEL & PARTNERS s.r.o., advokátní kancelář



jednatel



MHMPP07VKWFQ

100/29/01/003286/2016

III.

**Smlouva o zajištění stabilního financování
regionální železniční osobní dopravy****Česká republika**

zastoupená Ing. Danem Ťokem, ministrem dopravy

(dále jen „Stát“)

na straně jedné

a

Jihočeský kraj, IČ 708 906 50

se sídlem U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice

zastoupený Mgr. Jiřím Zimolou, hejtmánem Jihočeského kraje

Jihomoravský kraj, IČ 708 883 37

se sídlem Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno

zastoupený JUDr. Michalem Haškem, hejtmánem Jihomoravského kraje

Královéhradecký kraj, IČ 708 895 46

se sídlem Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové

zastoupený Bc. Lubomírem Francem, hejtmánem Královéhradeckého kraje

Karlovarský kraj, IČ 708 911 68

se sídlem Závodní 353/88, 360 01 Karlovy Vary

zastoupený JUDr. Martinem Havlem, hejtmánem Karlovarského kraje

Liberecký kraj, IČ 708 915 08

se sídlem U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

zastoupený Bc. Martinem Půtou, hejtmánem Libereckého kraje

Moravskoslezský kraj, IČ 708 906 92

se sídlem 28. října 117, 702 18 Ostrava

zastoupený Miroslavem Novákem, hejtmánem Moravskoslezského kraje

Olomoucký kraj, IČ 606 094 60

se sídlem Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc

zastoupený Ing. Jiřím Rozbořilem, hejtmánem Olomouckého kraje

Pardubický kraj, IČ 708 928 22

se sídlem Komenského nám. 125, 532 11 Pardubice

zastoupený JUDr. Martinem Netolickým, Ph.D., hejtmánem Pardubického kraje

Plzeňský kraj, IČ 708 903 66

se sídlem Škroupova 18, 306 13 Plzeň

zastoupený RSDr. Václavem Šlajsem, hejtmánem Plzeňského kraje

Středočeský kraj, IČ 708 910 95

se sídlem Zborovská 11, 150 21 Praha 5

zastoupený Ing. Milošem Peterou, hejtmánem Středočeského kraje

Ústecký kraj, IČ 708 921 56

se sídlem Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
zastoupený Oldřichem Bubeníčkem, hejtmánem Ústeckého kraje

Kraj Vysočina, IČ 708 907 49

se sídlem Žižkova 57, 587 33 Jihlava
zastoupený MUDr. Jiřím Běhounkem, hejtmánem Kraje Vysočina

Zlínský kraj, IČ 708 913 20

se sídlem třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín
zastoupený MVDr. Stanislavem Mišákem, hejtmánem Zlínského kraje

Hlavní město Praha, IČ 00064581

se sídlem Mariánské nám. 2/2, 110 00 Praha 1
zastoupené Mgr. Adrianou Krnáčovou, M.A., MBA, primátorkou Hlavního města Praha

(dále jen „**Kraje**“)

na straně druhé

a

Asociace krajů České republiky, IČ 70933146

se sídlem Zborovská 11, 150 21 Praha 5
zastoupená JUDr. Michalem Haškem, předsedou Rady Asociace krajů České republiky

(dále jen „**Asociace**“)

na straně třetí

uzavírají podle § 1746 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, tuto smlouvu:

Preamble

Usnesením č. 191 ze dne 9. března 2016 vláda České republiky schválila účast státu na financování regionální železniční osobní dopravy v letech 2020 až 2034.

Vědomy si potřeby stabilního a dlouhodobého zajištění financování regionální železniční osobní dopravy se Stát, Kraje a Asociace (dále „Smluvní strany“) dohodly na následující Smlouvě.

Čl. 1

Způsob zabezpečení stabilního systému financování regionální železniční osobní dopravy

1. Smluvní strany se dohodly, že Stát v souladu s usnesením vlády České republiky č. 191 ze dne 9. března 2016 o způsobu řešení organizace a financování regionální železniční dopravy po roce 2019 (dále jen „Usnesení vlády“)
 - a) zapracuje do přípravy návrhů státního rozpočtu České republiky a střednědobých rozpočtových výhledů na léta 2020 až 2034 v kapitole 327 Ministerstvo dopravy v rámci specifického ukazatele Drážní a kombinovaná doprava finanční prostředky na kompenzaci veřejných služeb ve veřejné drážní osobní dopravě určené na financování dopravní obslužnosti regionální železniční osobní dopravou pro kraje a Hlavní město Prahu za podmínek uvedených v člancích 2 až 4.

- b) poskytne prostřednictvím Ministerstva dopravy krajům v letech 2020-2034 finanční prostředky na kompenzaci veřejných služeb ve veřejné drážní osobní dopravě za podmínek uvedených v článcích 2 až 4 této Smlouvy.
2. Smluvní strany se dohodly, že Kraje v návaznosti na Usnesení vlády zajistí, aby čerpání finančních prostředků ze státního rozpočtu na kompenzaci veřejných služeb ve veřejné drážní osobní dopravě, určené na financování dopravní obslužnosti regionální železniční osobní dopravou, probíhalo za podmínek uvedených v článcích 4 a 5 této Smlouvy.

Čl. 2

Celková výše spolufinancování ze státního rozpočtu

1. Celková výše spolufinancování ze státního rozpočtu bude vycházet z částky, která by v roce 2019 měla být k dispozici podle původního „Memoranda o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou“ z roku 2009, včetně neposkytovaného inflačního navyšování v letech 2011-2013. Výchozí základnou je hodnota 2 859 260 405,- Kč, nastavená pro rok 2014.
2. Stát se zavazuje, že v každém roce plnění této Smlouvy bude celková výše spolufinancování ze státního rozpočtu upravena o průměrný roční index spotřebitelských cen vyhlášený Českým statistickým úřadem za předcházející období (dále jen „inlace“), za podmínek stanovených dále v této Smlouvě.
3. V letech 2020 až 2024 bude celková výše spolufinancování ze státního rozpočtu mimořádně navýšena o finanční prostředky pro Královéhradecký kraj, a to pro rok 2020 o 50 mil. Kč, pro rok 2021 o 40 mil. Kč, pro rok 2022 o 30 mil. Kč, pro rok 2023 o 20 mil. Kč a pro rok 2024 o 10 mil. Kč.
4. V návaznosti na předchozí odstavce tohoto článku se jedná o následující způsob nastavení celkové výše spolufinancování ze státního rozpočtu:

	Celková výše spolufinancování ze státního rozpočtu v letech 2020-2034
2014	2 859 260 405,- Kč (základna)
2020	Hodnota roku 2014, upravená o inflaci k prosinci za roky 2013 až 2018, plus 50 mil. Kč
2021	Hodnota roku 2020, upravená o inflaci k prosinci 2019, plus 40 mil. Kč
2022	Hodnota roku 2021, upravená o inflaci k prosinci 2020, plus 30 mil. Kč
2023	Hodnota roku 2022, upravená o inflaci k prosinci 2021, plus 20 mil. Kč
2024	Hodnota roku 2023, upravená o inflaci k prosinci 2022, plus 10 mil. Kč
2025	Hodnota roku 2024, upravená o inflaci k prosinci 2023
2026	Hodnota roku 2025, upravená o inflaci k prosinci 2024
2027	Hodnota roku 2026, upravená o inflaci k prosinci 2025
2028	Hodnota roku 2027, upravená o inflaci k prosinci 2026
2029	Hodnota roku 2028, upravená o inflaci k prosinci 2027
2030	Hodnota roku 2029, upravená o inflaci k prosinci 2028
2031	Hodnota roku 2030, upravená o inflaci k prosinci 2029
2032	Hodnota roku 2031, upravená o inflaci k prosinci 2030
2033	Hodnota roku 2032, upravená o inflaci k prosinci 2031
2034	Hodnota roku 2033, upravená o inflaci k prosinci 2032

5. Stát se zavazuje, že kraji, který doloží nárůst kompenzace způsobený vlivem navýšení cen za použití dopravní cesty podle pravidel stanovených v článku 5 této smlouvy, uhradí ze státního rozpočtu nad rámec celkové výše spolufinancování podle předchozích odstavců skutečnou nadinflační změnu kompenzace železničným dopravcům, přímo vyvolanou změnou úhrady za železniční dopravní cestu.

Čl. 3

Výše spolufinancování u jednotlivých krajů

1. Smluvní strany se dohodly, že nastavení spolufinancování u jednotlivých krajů bude vycházet z rovného podílu mezi spolufinancováním státu a rozsahem finančních prostředků krajů alokovaných do regionální železniční osobní dopravy v roce 2014. Jedinou odchylkou je mimořádné navýšení příspěvku pro Královéhradecký kraj za podmínek uvedených v článku 2 odst. 3 této Smlouvy.
2. V návaznosti na alokaci finančních prostředků krajů do regionální železniční osobní dopravy v roce 2014 je podíl státního spolufinancování nastaven na výchozí hodnotu 30,469 % financování regionální železniční osobní dopravy, což představuje následující způsob rozdělení celkové výše spolufinancování ze státního rozpočtu:

2014	rozpočet kraje	poskytnutý státní příspěvek	podíl státního příspěvku
Hlavní město Praha	558 363 980	244 681 355	30,469
Středočeský kraj	1 075 387 000	471 246 637	30,469
Jihočeský kraj	396 000 000	173 531 639	30,469
Plzeňský kraj	428 427 980	187 741 943	30,469
Karlovarský kraj	216 208 526	94 745 000	30,469
Ústecký kraj	558 721 413	244 837 986	30,469
Liberecký kraj	255 697 398	112 049 466	30,469
Královéhradecký kraj	368 025 000	161 272 680	30,469
Pardubický kraj	337 961 117	148 098 350	30,469
Kraj Vysočina	292 899 000	128 351 625	30,469
Jihomoravský kraj	660 949 000	289 635 260	30,469
Zlínský kraj	278 568 000	122 071 620	30,469
Olomoucký kraj	435 015 000	190 628 449	30,469
Moravskoslezský kraj	662 622 019	290 368 396	30,469
Celkem	6 524 845 433	2 859 260 405	30,469

3. Stát se zavazuje, že ke každému roku plnění spolufinancování bude státní příspěvek navýšen o standardní inflační navýšení z předchozích let ve smyslu ustanovení článku 2 odst. 2 této Smlouvy. Způsob rozdělení celkové výše spolufinancování ze státního rozpočtu mezi kraje v jednotlivých letech je uveden v příloze této Smlouvy.

Čl. 4

Podmínky spolufinancování ze státního rozpočtu

1. Smluvní strany se dohodly, že spolufinancování ze státního rozpočtu bude vázáno na splnění podmínek uvedených v následujících odstavcích tohoto článku a bude probíhat na základě rozhodnutí o dotaci podle § 14 zákona č. 218/2000 Sb. o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Zákon o rozpočtových pravidlech“). Žádost o dotaci kraj předloží Ministerstvu dopravy nejpozději do konce srpna příslušného kalendářního roku.
2. Základním předpokladem spolufinancování veřejných služeb v regionální železniční dopravě ze státního rozpočtu podle článku 3 této Smlouvy je smluvní a finanční zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících regionální železniční osobní dopravou,

vycházející z plánů dopravní obslužnosti území podle § 5 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

3. Za finanční prostředky kraje alokované do železniční regionální dopravy ve smyslu článku 3 této Smlouvy se považují i finanční prostředky, které kraj poskytne jinému objednateli za účelem zajištění dopravní obslužnosti území železniční dopravou. Vynaložené veřejné prostředky na regionální dopravní obslužnost nesmí být v takovém případě vykázány více objednateli současně. Finanční prostředky vykazuje pro účely této Smlouvy vždy ten z krajů, z jehož rozpočtu byly primárně vynaloženy, popřípadě ten z krajů, na kterém se v konkrétním případě dotčené kraje prokazatelně dohodnou.
4. Pokud jsou veřejné služby v příslušném kraji zajišťovány prostřednictvím více smluv o veřejných službách v regionální železniční dopravě, je kraj oprávněn podat žádost o spolufinancování na základě jednotlivých smluv o veřejných službách. V takovém případě kraj obdrží poměrnou část spolufinancování ze státního rozpočtu.
5. V případě, že rozsah finančních prostředků kraje na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících regionální železniční osobní dopravou klesne pod úroveň zakotvenou v článku 3 této Smlouvy, bude krácena shodným poměrem i výše spolufinancování ze státního rozpočtu.
6. V případě, že rozsah finančních prostředků kraje na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících regionální železniční osobní dopravou bude navýšen, nebude mít tato skutečnost vliv spolufinancování ze státního rozpočtu, které tak zůstane na maximální možné výši.
7. V případě, že bude rozsah finančních prostředků kraje na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících regionální železniční osobní dopravou navýšen poté, co během plnění této Smlouvy došlo ke snížení spolufinancování ze státního rozpočtu podle odstavce 5 tohoto článku, je dotčený kraj na základě žádosti oprávněn požadovat navýšení spolufinancování ze státního rozpočtu až do úrovně, jako by ke snížení spolufinancování ze státního rozpočtu nedošlo.
8. Spolufinancování ze státního rozpočtu bude zajištěno pouze na úsecích drah, na nichž bude zajištěna objednávka veřejných služeb alespoň v rozsahu čtyř párů spojů denně ve všech pracovních dnech. Kraje se zavazují, že každoročně v rámci žádosti o spolufinancování vymezí dopravní služby, u nichž není tato podmínka splněna, a že pro stanovení rozsahu spolufinancování ze státního rozpočtu nezapočtou finanční prostředky vynakládané na tyto dopravní výkony. Nelze-li rozsah těchto finančních prostředků určit na základě smluv o veřejných službách, pro stanovení rozsahu spolufinancování ze státního rozpočtu se nezapočte průměrná výše kompenzace na vlakový kilometr uvedená ve smlouvě o veřejných službách vynásobená objednaným dopravním výkonem na těchto úsecích drah.
9. Pokud bude státem vytvořeno jednotné přístupové místo k železničním jízdním dokladům, které umožní prodej jízdních dokladů všech železničních dopravců v České republice na základě standardizovaného rozhraní, bude spolufinancování ze státního rozpočtu zajištěno pouze u dopravních služeb, u nichž kraj v rámci smlouvy o veřejných službách uloží dopravci, aby jeho jízdní doklady byly dostupné i na tomto jednotném přístupovém místě.

Čl. 5

Dokládání alokace finančních prostředků krajů do regionální železniční osobní dopravy

1. Smluvní strany se dohodly, že dokládání alokace finančních prostředků krajů do regionální železniční osobní dopravy bude probíhat za podmínek uvedených v následujících odstavcích tohoto článku.
2. Kraje se zavazují zajistit, aby spolufinancování ze státního rozpočtu bylo použito k úhradám kompenzace veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné železniční osobní dopravě.
3. Žádost o spolufinancování ze státního rozpočtu pro příslušný kalendářní rok musí být doložena kopiemi dotčených smluv o veřejných službách, v rámci žádosti kraj dále prokazatelným způsobem doloží splnění podmínek podle čl. 4 odst. 8 a 9 této Smlouvy. Kraje při podání žádosti o spolufinancování ze státního rozpočtu podle této Smlouvy postupují podle Zákona o rozpočtových pravidlech.
4. V případě úprav spolufinancování ze státního rozpočtu v důsledku změn úhrady za použití dopravní cesty ve smyslu čl. 2 odst. 5 této Smlouvy kraj v rámci žádosti o spolufinancování ze státního rozpočtu prokazatelným způsobem doloží změnu kompenzace železničním dopravcům vyplývající z úpravy cen za železniční dopravní cestu. Prokazatelným doložením se rozumí stanovení parametrů potřebných pro kontrolu výpočtu úhrady za použití dopravní cesty podle prohlášení o dráze vydaného příslušným provozovatelem dráhy.
5. Pokud bude kompenzace dopravci ponížena z důvodu úhrady smluvních pokut, dělby rizik či jiných skutečností, je kraj povinen v případě souvisejícího zásahu do podílu státního spolufinancování po skončení příslušného kalendářního roku vrátit poměrnou část prostředků do státního rozpočtu, a to ve stejném poměru, v jakém mu byla pro příslušný rok poskytnuta. Pokud bude skutečná úhrada za použití dopravní cesty nižší než předpokládaná, je kraj v případě spolufinancování úpravy těchto cen ze státního rozpočtu povinen po skončení příslušného kalendářního roku vrátit odpovídající část prostředků do státního rozpočtu.
6. Kraj odpovídá za to, že spolufinancování ze státního rozpočtu bude použito pouze ke stanovenému účelu a že nedojde k neoprávněnému použití, zadržení nebo k nevypořádání spolufinancování ze státního rozpočtu.
7. Kontrola řádného využití spolufinancování ze státního rozpočtu bude ze strany Ministerstva dopravy prováděna v souladu se zákonem č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění pozdějších předpisů.

Čl. 6

Závěrečná ustanovení

1. Tato Smlouva nabývá platnosti a účinnosti dnem jejího podpisu Státem, Asociací a alespoň dvěma třetinami krajů, tzn. alespoň deseti kraji. Vůči krajům, které ke Smlouvě nepřipojily podpis, nemá tato Smlouva právní účinky. Smlouva se uzavírá se na dobu určitou, a to do 31. prosince 2034.
2. Smluvní strany dále ujednávají, že pokud projeví zájem o přistoupení k této Smlouvě kraj, který ke Smlouvě ke dni nabytí její účinnosti nepřipojil svůj podpis, bude Smlouva vůči tomuto kraji účinná teprve poté, co ke stejnopisu Smlouvy připojí svůj podpis a prohlášení o tom, že k ní přistupuje bez výhrad, a informaci o této skutečnosti obdrží Stát i kraje, které již tuto Smlouvu podepsaly. Účinky této Smlouvy ve vztahu k tomuto kraji vznikají dnem doručení uvedené informace Státu a krajům.

3. Změny a doplňky této Smlouvy se provádějí pouze formou písemných, vzestupně číslovaných dodatků, které se po podpisu poslední Smluvní stranou stanou nedílnou součástí této Smlouvy. Smlouva může být ukončena dohodou smluvních stran.
4. Tato Smlouva je vyhotovena v osmnácti vyhotoveních s platností originálu, z nichž tři vyhotovení obdrží Stát, čtrnáct vyhotovení Kraje a jedno vyhotovení Asociace. Pro případ, že některý z krajů k této Smlouvě nepřipojí svůj podpis, zůstane odpovídající počet stejnopisů v úschově Asociace, která odpovídající stejnopis vždy vydá tomu kraji, který hodlá připojit svůj podpis a prohlášení o tom, že přistupuje bez výhrad k této Smlouvě ve smyslu odstavce 2 tohoto článku.
5. Pozbudou-li jednotlivá ustanovení této Smlouvy platnost nebo ze skutečných či právních důvodů nebudou moci být realizována, aniž by tím bylo zachování celku Smlouvy pro jednu ze Smluvních stran neúnosné, nebudou ostatní ustanovení této Smlouvy dotčena. Totéž platí v případě, že se ukáže mezera v ustanoveních. Namísto neplatných nebo nerealizovatelných ustanovení nebo k vyplnění mezery se Smluvní strany zavazují dohodnout ustanovení, bude-li to možné, které bude ekonomicky nejbližší účelu, o který Smluvní strany usilují.
6. Nedílnou součástí této Smlouvy jsou přílohy č. 1 (Rozdělení celkové výše spolufinancování ze státního rozpočtu mezi kraje v jednotlivých letech) a č. 2 (Příklady úpravy spolufinancování ze státního rozpočtu).

Za Stát:

Ing. Dan Ťok, ministr dopravy

Za Kraje:

za Jihočeský kraj Mgr. Jiří Zimola, hejtman Jihočeského kraje
o uzavření této smlouvy rozhodlo zastupitelstvo kraje svým

407/2016/ZK-25 22.9.2016

za Jihomoravský kraj JUDr. Michal Hašek, hejtman Jihomoravského kraje
o uzavření této smlouvy rozhodlo zastupitelstvo kraje svým

2798/16/228 22.9.2016

za Královéhradecký kraj Bc. Lubomír Franc, hejtman Královéhradeckého kraje
o uzavření této smlouvy rozhodlo zastupitelstvo kraje svým usnesením č. ... ze dne

za Karlovarský kraj JUDr. Martin Havel, hejtman Karlovarského kraje
o uzavření této smlouvy rozhodlo zastupitelstvo kraje svým usnesením č. ... ze dne

26401/09/16 8.9.2016

za Liberecký kraj Bc. Martin Půta, hejtman Libereckého kraje
o uzavření této smlouvy rozhodlo zastupitelstvo kraje svým usnesením č. ... ze dne

302/16/ZK 30.8.2016

za Moravskoslezský kraj Miroslav Novák, hejtman Moravskoslezského kraje
o uzavření této smlouvy rozhodlo zastupitelstvo kraje svým usnesením č. ... ze dne

103/7954 23.6.2016

za Olomoucký kraj Ing. Jiří Rozbořil, hejtman Olomouckého kraje

02/2315/2016 23.9.2016

o uzavření této smlouvy rozhodlo zastupitelstvo kraje svým usnesením č. ... ze dne

za Pardubický kraj JUDr. Martin Netolický, Ph.D., hejtman Pardubického kraje
o uzavření této smlouvy rozhodlo zastupitelstvo kraje svým usnesením č. ... z

2/444/16 22.9.2016

za Plzeňský kraj RSDr. Václav Šlajs, hejtman Plzeňského kraje
o uzavření této smlouvy rozhodlo zastupitelstvo kraje svým usnesením č. ... z

1334/16 12.9.2016

za Středočeský kraj Ing. Miloš Petera, hejtman Středočeského kraje
o uzavření této smlouvy rozhodlo zastupitelstvo kraje svým usnesením č. ... z

023-24/2016/ZK 19.9.2016

za Ústecký kraj Oldřich Bubeníček, hejtman Ústeckého kraje
o uzavření této smlouvy rozhodlo zastupitelstvo kraje svým usnesením č. ... z

20/302/2016 24.6.2016

za Kraj Vysočina MUDr. Jiří Běhounek, hejtman Kraje Vysočina
o uzavření této smlouvy rozhodlo zastupitelstvo kraje svým usnesením č. ... z

0454/05/2016/ZK 13.9.2016

za Zlínský kraj MUDr. Stanislav Mišák, hejtman Zlínského kraje
o uzavření této smlouvy rozhodlo zastupitelstvo kraje svým usnesením č. ... z

0761/222/16 29.6.2016

za Hlavní město Praha Mgr. Adriana Krnáčová, M.A., MBA, primátorka Hlavního města
Praha

o uzavření této smlouvy rozhodlo zastupitelstvo Hlavního města Prahy svým usnesením č. ...
ze dne 15.9.2016

19/4 15.9.2016

za Asociaci krajů České republiky JUDr. Michal Hašek, předseda
České republiky

o uzavření této smlouvy rozhodla Rada Asociace krajů svým usnesením č. ... ze dne

Příloha č. 1 - Rozdělení celkové výše spolufinancování ze státního rozpočtu mezi kraje v jednotlivých letech:

	Hlavní město Praha
2014	244 681 355,- Kč (základna)
2020	Hodnota roku 2014, upravená o inflaci k prosinci za roky 2013 až 2018
2021	Hodnota roku 2020, upravená o inflaci k prosinci 2019
2022	Hodnota roku 2021, upravená o inflaci k prosinci 2020
2023	Hodnota roku 2022, upravená o inflaci k prosinci 2021
2024	Hodnota roku 2023, upravená o inflaci k prosinci 2022
2025	Hodnota roku 2024, upravená o inflaci k prosinci 2023
2026	Hodnota roku 2025, upravená o inflaci k prosinci 2024
2027	Hodnota roku 2026, upravená o inflaci k prosinci 2025
2028	Hodnota roku 2027, upravená o inflaci k prosinci 2026
2029	Hodnota roku 2028, upravená o inflaci k prosinci 2027
2030	Hodnota roku 2029, upravená o inflaci k prosinci 2028
2031	Hodnota roku 2030, upravená o inflaci k prosinci 2029
2032	Hodnota roku 2031, upravená o inflaci k prosinci 2030
2033	Hodnota roku 2032, upravená o inflaci k prosinci 2031
2034	Hodnota roku 2033, upravená o inflaci k prosinci 2032

	Středočeský kraj
2014	471 246 637,- Kč (základna)
2020	Hodnota roku 2014, upravená o inflaci k prosinci za roky 2013 až 2018
2021	Hodnota roku 2020, upravená o inflaci k prosinci 2019
2022	Hodnota roku 2021, upravená o inflaci k prosinci 2020
2023	Hodnota roku 2022, upravená o inflaci k prosinci 2021
2024	Hodnota roku 2023, upravená o inflaci k prosinci 2022
2025	Hodnota roku 2024, upravená o inflaci k prosinci 2023
2026	Hodnota roku 2025, upravená o inflaci k prosinci 2024
2027	Hodnota roku 2026, upravená o inflaci k prosinci 2025
2028	Hodnota roku 2027, upravená o inflaci k prosinci 2026
2029	Hodnota roku 2028, upravená o inflaci k prosinci 2027
2030	Hodnota roku 2029, upravená o inflaci k prosinci 2028
2031	Hodnota roku 2030, upravená o inflaci k prosinci 2029
2032	Hodnota roku 2031, upravená o inflaci k prosinci 2030
2033	Hodnota roku 2032, upravená o inflaci k prosinci 2031
2034	Hodnota roku 2033, upravená o inflaci k prosinci 2032

	Jihočeský kraj
2014	173 531 639,- Kč (základna)
2020	Hodnota roku 2014, upravená o inflaci k prosinci za roky 2013 až 2018
2021	Hodnota roku 2020, upravená o inflaci k prosinci 2019
2022	Hodnota roku 2021, upravená o inflaci k prosinci 2020

2023	Hodnota roku 2022, upravená o inflaci k prosinci 2021
2024	Hodnota roku 2023, upravená o inflaci k prosinci 2022
2025	Hodnota roku 2024, upravená o inflaci k prosinci 2023
2026	Hodnota roku 2025, upravená o inflaci k prosinci 2024
2027	Hodnota roku 2026, upravená o inflaci k prosinci 2025
2028	Hodnota roku 2027, upravená o inflaci k prosinci 2026
2029	Hodnota roku 2028, upravená o inflaci k prosinci 2027
2030	Hodnota roku 2029, upravená o inflaci k prosinci 2028
2031	Hodnota roku 2030, upravená o inflaci k prosinci 2029
2032	Hodnota roku 2031, upravená o inflaci k prosinci 2030
2033	Hodnota roku 2032, upravená o inflaci k prosinci 2031
2034	Hodnota roku 2033, upravená o inflaci k prosinci 2032

	Plzeňský kraj
2014	187 741 943,- Kč (základna)
2020	Hodnota roku 2014, upravená o inflaci k prosinci za roky 2013 až 2018
2021	Hodnota roku 2020, upravená o inflaci k prosinci 2019
2022	Hodnota roku 2021, upravená o inflaci k prosinci 2020
2023	Hodnota roku 2022, upravená o inflaci k prosinci 2021
2024	Hodnota roku 2023, upravená o inflaci k prosinci 2022
2025	Hodnota roku 2024, upravená o inflaci k prosinci 2023
2026	Hodnota roku 2025, upravená o inflaci k prosinci 2024
2027	Hodnota roku 2026, upravená o inflaci k prosinci 2025
2028	Hodnota roku 2027, upravená o inflaci k prosinci 2026
2029	Hodnota roku 2028, upravená o inflaci k prosinci 2027
2030	Hodnota roku 2029, upravená o inflaci k prosinci 2028
2031	Hodnota roku 2030, upravená o inflaci k prosinci 2029
2032	Hodnota roku 2031, upravená o inflaci k prosinci 2030
2033	Hodnota roku 2032, upravená o inflaci k prosinci 2031
2034	Hodnota roku 2033, upravená o inflaci k prosinci 2032

	Karlovarský kraj
2014	94 745 000,- Kč (základna)
2020	Hodnota roku 2014, upravená o inflaci k prosinci za roky 2013 až 2018
2021	Hodnota roku 2020, upravená o inflaci k prosinci 2019
2022	Hodnota roku 2021, upravená o inflaci k prosinci 2020
2023	Hodnota roku 2022, upravená o inflaci k prosinci 2021
2024	Hodnota roku 2023, upravená o inflaci k prosinci 2022
2025	Hodnota roku 2024, upravená o inflaci k prosinci 2023
2026	Hodnota roku 2025, upravená o inflaci k prosinci 2024
2027	Hodnota roku 2026, upravená o inflaci k prosinci 2025
2028	Hodnota roku 2027, upravená o inflaci k prosinci 2026
2029	Hodnota roku 2028, upravená o inflaci k prosinci 2027
2030	Hodnota roku 2029, upravená o inflaci k prosinci 2028

2031	Hodnota roku 2030, upravená o inflaci k prosinci 2029
2032	Hodnota roku 2031, upravená o inflaci k prosinci 2030
2033	Hodnota roku 2032, upravená o inflaci k prosinci 2031
2034	Hodnota roku 2033, upravená o inflaci k prosinci 2032

	Ústecký kraj
2014	244 837 986,- Kč (základna)
2020	Hodnota roku 2014, upravená o inflaci k prosinci za roky 2013 až 2018
2021	Hodnota roku 2020, upravená o inflaci k prosinci 2019
2022	Hodnota roku 2021, upravená o inflaci k prosinci 2020
2023	Hodnota roku 2022, upravená o inflaci k prosinci 2021
2024	Hodnota roku 2023, upravená o inflaci k prosinci 2022
2025	Hodnota roku 2024, upravená o inflaci k prosinci 2023
2026	Hodnota roku 2025, upravená o inflaci k prosinci 2024
2027	Hodnota roku 2026, upravená o inflaci k prosinci 2025
2028	Hodnota roku 2027, upravená o inflaci k prosinci 2026
2029	Hodnota roku 2028, upravená o inflaci k prosinci 2027
2030	Hodnota roku 2029, upravená o inflaci k prosinci 2028
2031	Hodnota roku 2030, upravená o inflaci k prosinci 2029
2032	Hodnota roku 2031, upravená o inflaci k prosinci 2030
2033	Hodnota roku 2032, upravená o inflaci k prosinci 2031
2034	Hodnota roku 2033, upravená o inflaci k prosinci 2032

	Liberecký kraj
2014	112 049 466,- Kč (základna)
2020	Hodnota roku 2014, upravená o inflaci k prosinci za roky 2013 až 2018
2021	Hodnota roku 2020, upravená o inflaci k prosinci 2019
2022	Hodnota roku 2021, upravená o inflaci k prosinci 2020
2023	Hodnota roku 2022, upravená o inflaci k prosinci 2021
2024	Hodnota roku 2023, upravená o inflaci k prosinci 2022
2025	Hodnota roku 2024, upravená o inflaci k prosinci 2023
2026	Hodnota roku 2025, upravená o inflaci k prosinci 2024
2027	Hodnota roku 2026, upravená o inflaci k prosinci 2025
2028	Hodnota roku 2027, upravená o inflaci k prosinci 2026
2029	Hodnota roku 2028, upravená o inflaci k prosinci 2027
2030	Hodnota roku 2029, upravená o inflaci k prosinci 2028
2031	Hodnota roku 2030, upravená o inflaci k prosinci 2029
2032	Hodnota roku 2031, upravená o inflaci k prosinci 2030
2033	Hodnota roku 2032, upravená o inflaci k prosinci 2031
2034	Hodnota roku 2033, upravená o inflaci k prosinci 2032

	Královéhradecký kraj
2014	161 272 680,- Kč (základna)
2020	Hodnota roku 2014, upravená o inflaci k prosinci za roky 2013 až 2018, plus 50 mil. Kč

2021	Hodnota roku 2020, upravená o inflaci k prosinci 2019, plus 40 mil. Kč
2022	Hodnota roku 2021, upravená o inflaci k prosinci 2020, plus 30 mil. Kč
2023	Hodnota roku 2022, upravená o inflaci k prosinci 2021, plus 20 mil. Kč
2024	Hodnota roku 2023, upravená o inflaci k prosinci 2022, plus 10 mil. Kč
2025	Hodnota roku 2024, upravená o inflaci k prosinci 2023
2026	Hodnota roku 2025, upravená o inflaci k prosinci 2024
2027	Hodnota roku 2026, upravená o inflaci k prosinci 2025
2028	Hodnota roku 2027, upravená o inflaci k prosinci 2026
2029	Hodnota roku 2028, upravená o inflaci k prosinci 2027
2030	Hodnota roku 2029, upravená o inflaci k prosinci 2028
2031	Hodnota roku 2030, upravená o inflaci k prosinci 2029
2032	Hodnota roku 2031, upravená o inflaci k prosinci 2030
2033	Hodnota roku 2032, upravená o inflaci k prosinci 2031
2034	Hodnota roku 2033, upravená o inflaci k prosinci 2032

	Pardubický kraj
2014	148 098 350,- Kč (základna)
2020	Hodnota roku 2014, upravená o inflaci k prosinci za roky 2013 až 2018
2021	Hodnota roku 2020, upravená o inflaci k prosinci 2019
2022	Hodnota roku 2021, upravená o inflaci k prosinci 2020
2023	Hodnota roku 2022, upravená o inflaci k prosinci 2021
2024	Hodnota roku 2023, upravená o inflaci k prosinci 2022
2025	Hodnota roku 2024, upravená o inflaci k prosinci 2023
2026	Hodnota roku 2025, upravená o inflaci k prosinci 2024
2027	Hodnota roku 2026, upravená o inflaci k prosinci 2025
2028	Hodnota roku 2027, upravená o inflaci k prosinci 2026
2029	Hodnota roku 2028, upravená o inflaci k prosinci 2027
2030	Hodnota roku 2029, upravená o inflaci k prosinci 2028
2031	Hodnota roku 2030, upravená o inflaci k prosinci 2029
2032	Hodnota roku 2031, upravená o inflaci k prosinci 2030
2033	Hodnota roku 2032, upravená o inflaci k prosinci 2031
2034	Hodnota roku 2033, upravená o inflaci k prosinci 2032

	Kraj Vysočina
2014	128 351 625,- Kč (základna)
2020	Hodnota roku 2014, upravená o inflaci k prosinci za roky 2013 až 2018
2021	Hodnota roku 2020, upravená o inflaci k prosinci 2019
2022	Hodnota roku 2021, upravená o inflaci k prosinci 2020
2023	Hodnota roku 2022, upravená o inflaci k prosinci 2021
2024	Hodnota roku 2023, upravená o inflaci k prosinci 2022
2025	Hodnota roku 2024, upravená o inflaci k prosinci 2023
2026	Hodnota roku 2025, upravená o inflaci k prosinci 2024
2027	Hodnota roku 2026, upravená o inflaci k prosinci 2025
2028	Hodnota roku 2027, upravená o inflaci k prosinci 2026

2029	Hodnota roku 2028, upravená o inflaci k prosinci 2027
2030	Hodnota roku 2029, upravená o inflaci k prosinci 2028
2031	Hodnota roku 2030, upravená o inflaci k prosinci 2029
2032	Hodnota roku 2031, upravená o inflaci k prosinci 2030
2033	Hodnota roku 2032, upravená o inflaci k prosinci 2031
2034	Hodnota roku 2033, upravená o inflaci k prosinci 2032

	Jihomoravský kraj
2014	289 635 260,- Kč (základna)
2020	Hodnota roku 2014, upravená o inflaci k prosinci za roky 2013 až 2018
2021	Hodnota roku 2020, upravená o inflaci k prosinci 2019
2022	Hodnota roku 2021, upravená o inflaci k prosinci 2020
2023	Hodnota roku 2022, upravená o inflaci k prosinci 2021
2024	Hodnota roku 2023, upravená o inflaci k prosinci 2022
2025	Hodnota roku 2024, upravená o inflaci k prosinci 2023
2026	Hodnota roku 2025, upravená o inflaci k prosinci 2024
2027	Hodnota roku 2026, upravená o inflaci k prosinci 2025
2028	Hodnota roku 2027, upravená o inflaci k prosinci 2026
2029	Hodnota roku 2028, upravená o inflaci k prosinci 2027
2030	Hodnota roku 2029, upravená o inflaci k prosinci 2028
2031	Hodnota roku 2030, upravená o inflaci k prosinci 2029
2032	Hodnota roku 2031, upravená o inflaci k prosinci 2030
2033	Hodnota roku 2032, upravená o inflaci k prosinci 2031
2034	Hodnota roku 2033, upravená o inflaci k prosinci 2032

	Zlínský kraj
2014	122 071 620,- Kč (základna)
2020	Hodnota roku 2014, upravená o inflaci k prosinci za roky 2013 až 2018
2021	Hodnota roku 2020, upravená o inflaci k prosinci 2019
2022	Hodnota roku 2021, upravená o inflaci k prosinci 2020
2023	Hodnota roku 2022, upravená o inflaci k prosinci 2021
2024	Hodnota roku 2023, upravená o inflaci k prosinci 2022
2025	Hodnota roku 2024, upravená o inflaci k prosinci 2023
2026	Hodnota roku 2025, upravená o inflaci k prosinci 2024
2027	Hodnota roku 2026, upravená o inflaci k prosinci 2025
2028	Hodnota roku 2027, upravená o inflaci k prosinci 2026
2029	Hodnota roku 2028, upravená o inflaci k prosinci 2027
2030	Hodnota roku 2029, upravená o inflaci k prosinci 2028
2031	Hodnota roku 2030, upravená o inflaci k prosinci 2029
2032	Hodnota roku 2031, upravená o inflaci k prosinci 2030
2033	Hodnota roku 2032, upravená o inflaci k prosinci 2031
2034	Hodnota roku 2033, upravená o inflaci k prosinci 2032

	Olomoucký kraj
2014	190 628 449,- Kč (základna)
2020	Hodnota roku 2014, upravená o inflaci k prosinci za roky 2013 až 2018
2021	Hodnota roku 2020, upravená o inflaci k prosinci 2019
2022	Hodnota roku 2021, upravená o inflaci k prosinci 2020
2023	Hodnota roku 2022, upravená o inflaci k prosinci 2021
2024	Hodnota roku 2023, upravená o inflaci k prosinci 2022
2025	Hodnota roku 2024, upravená o inflaci k prosinci 2023
2026	Hodnota roku 2025, upravená o inflaci k prosinci 2024
2027	Hodnota roku 2026, upravená o inflaci k prosinci 2025
2028	Hodnota roku 2027, upravená o inflaci k prosinci 2026
2029	Hodnota roku 2028, upravená o inflaci k prosinci 2027
2030	Hodnota roku 2029, upravená o inflaci k prosinci 2028
2031	Hodnota roku 2030, upravená o inflaci k prosinci 2029
2032	Hodnota roku 2031, upravená o inflaci k prosinci 2030
2033	Hodnota roku 2032, upravená o inflaci k prosinci 2031
2034	Hodnota roku 2033, upravená o inflaci k prosinci 2032

	Moravskoslezský kraj
2014	290 368 396,- Kč (základna)
2020	Hodnota roku 2014, upravená o inflaci k prosinci za roky 2013 až 2018
2021	Hodnota roku 2020, upravená o inflaci k prosinci 2019
2022	Hodnota roku 2021, upravená o inflaci k prosinci 2020
2023	Hodnota roku 2022, upravená o inflaci k prosinci 2021
2024	Hodnota roku 2023, upravená o inflaci k prosinci 2022
2025	Hodnota roku 2024, upravená o inflaci k prosinci 2023
2026	Hodnota roku 2025, upravená o inflaci k prosinci 2024
2027	Hodnota roku 2026, upravená o inflaci k prosinci 2025
2028	Hodnota roku 2027, upravená o inflaci k prosinci 2026
2029	Hodnota roku 2028, upravená o inflaci k prosinci 2027
2030	Hodnota roku 2029, upravená o inflaci k prosinci 2028
2031	Hodnota roku 2030, upravená o inflaci k prosinci 2029
2032	Hodnota roku 2031, upravená o inflaci k prosinci 2030
2033	Hodnota roku 2032, upravená o inflaci k prosinci 2031
2034	Hodnota roku 2033, upravená o inflaci k prosinci 2032

Příloha č. 2 - Příklady úpravy spolufinancování ze státního rozpočtu

Výchozí model

Kraj	Rozsah dopravy (ve vlkm)	Celková úhrada	Úhrada kraje	Státní spolufinancování	Podíl kraje	Podíl státního spolufinancování
A	500	100 000	69 531	30 469	69,531%	30,469 %
B	1 400	300 000	208 593	91 407	69,531%	30,469 %
Celkem	1 900	400 000	278 124	121 876	69,531%	30,469 %

Model podle čl. 4 odst. 5 smlouvy

Kraj B snižuje rozsah dopravy o 100, celková úhrada klesá o 15 000 → shodným poměrem je krácena výše spolufinancování ze státního rozpočtu.

Kraj	Rozsah dopravy (ve vlkm)	Celková úhrada	Úhrada kraje	Státní spolufinancování	Podíl kraje	Podíl státního spolufinancování
A	500	100 000	69 531	30 469	69,531%	30,469 %
B	1 300	285 000	198 163	86 837	69,531%	30,469 %
Celkem	1 800	385 000	267 694	117 306	69,531%	30,469 %

Model podle čl. 4 odst. 6 smlouvy

Kraj A zvyšuje rozsah dopravy o 50, celková úhrada se zvyšuje o 8 000 → navýšení nebude mít vliv na rozsah spolufinancování ze státního rozpočtu.

Kraj	Rozsah dopravy (ve vlkm)	Celková úhrada	Úhrada kraje	Státní spolufinancování	Podíl kraje	Podíl státního spolufinancování
A	550	108 000	77 531	30 469	71,788%	28,212 %
B	1 400	300 000	208 593	91 407	69,531%	30,469 %
Celkem	1 900	408 000	286 124	121 876	70,128%	29,872 %

Model podle čl. 4 odst. 7 smlouvy

Kraj B oproti modelu uvedenému u příkladu k čl. 4 odst. 5 smlouvy (viz příklad výše) zvyšuje rozsah dopravy o 200 a celkovou úhradu o 30 000 → dojde k navýšení spolufinancování ze státního rozpočtu až do úrovně, jako by k předchozímu snížení spolufinancování nedošlo (tzn. státní spolufinancování činí 91 407) a další navýšení rozsahu dopravy i další úhrada kraje již nebude mít vliv na rozsah spolufinancování ze státního rozpočtu.

Kraj	Rozsah dopravy (ve vlkm)	Celková úhrada	Úhrada kraje	Státní spolufinancování	Podíl kraje	Podíl státního spolufinancování
A	500	100 000	69 531	30 469	69,531%	30,469 %
B	1 500	315 000	223 593	91 407	70,982%	29,018 %
Celkem	2 000	415 000	293 124	121 876	70,632%	29,368 %



Model podle čl. 4 odst. 8 smlouvy

Kraj A má v rámci objednávky 50 vlkm na úsecích drah, na nichž není zajištěna objednávka alespoň v rozsahu čtyř párů vlaků denně ve všech pracovních dnech → finanční prostředky vynakládané na tyto výkony (tzn. 10 000) se nezapočtou pro stanovení rozsahu spolufinancování ze státního rozpočtu (tzn. pro určení podílu 30,469 %).

Kraj	Rozsah dopravy (ve vlkm)	Celková úhrada	Úhrada kraje	Státní spolufinancování	Podíl kraje	Podíl státního spolufinancování
A	50 450	100 000	10 000 62 578	0 27 422	100 % 69,531%	0 % 30,469 %
B	1 400	300 000	208 593	91 407	69,531%	30,469 %
Celkem	1 900	400 000	281 171	118 829	70,293%	29,707 %

Model podle čl. 5 odst. 5 smlouvy, 1. věty

Kraj A zvyšuje rozsah dopravy o 50, celková úhrada se zvyšuje o 8 000 na 108 000. Následně kraj vůči dopravci uplatní smluvní pokutu ve výši 20 000, a tedy výsledná úhrada dopravci bude činit 88 000. → V takovém případě se část smluvní pokuty započte proti navýšení prostředků z rozpočtu kraje (tzn. 8 000), zbývající část ušetřených prostředků (tzn. 12 000) se podle podílu kraje a podílu státního rozpočtu promítne do určení částky pro vrácení do státního rozpočtu. Do státního rozpočtu se tak vrátí 3 656 (jako rozdíl původního státního příspěvku 30 469 a konečné úhrady 26 813).

Kraj	Rozsah dopravy (ve vlkm)	Celková úhrada	Úhrada kraje	Státní spolufinancování	Podíl kraje	Podíl státního spolufinancování
A	550	88 000	61 187	26 813	69,531%	30,469 %
B	1 400	300 000	208 593	91 407	69,531%	30,469 %
Celkem	1 950	388 000	269 780	118 220	69,531%	30,469 %

Ověřovací poločka na viditelnosti a podpisu souhlasí s tímto

V příloze 1 dle:

tato listina, například hologram

Listina z níž je viditelně zajišťován obsah právního významu

obsahující

opisem nebo kopií pořizovanou z originálu, stejnopisem

listinu, která je výtiskem z autografu, stejnopisem

tato listina je provázena, ověřena a podepsána

souhlasí doslovně s předloženou listinou, z níž byla vyrobena

tato listina je provázena, ověřena a podepsána

listinou, která je výtiskem z autografu, stejnopisem

opisem nebo kopií pořizovanou z originálu, stejnopisem

obsahující

Listina z níž je viditelně zajišťován obsah právního významu

tato listina, například hologram

V příloze 1 dle:

11-11-2016

vlastní město PRAHA

Hlavní město Praha
RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

Rady hlavního města Prahy

číslo 699
ze dne 13.4.2026

k záměru odboru ODO MHMP na realizaci veřejné zakázky "Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách akutrolejovými elektrickými jednotkami"

Rada hlavního města Prahy

I. s o u h l a s í

1. se záměrem veřejné zakázky dle přílohy č. 1 tohoto usnesení
2. že veřejná zakázka "Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách akutrolejovými elektrickými jednotkami" bude zadávána v režimu společného zadávání podle § 7 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek na základě uzavřené Smlouvy o společném zadávání č. DOH/29/04/004934/2023 ze dne 27.11.2023, která tvoří přílohu č. 2 tohoto usnesení, přičemž hlavním zadavatelem bude Hlavní město Praha
3. se strukturou provozního konceptu uvedenou v příloze č. 3 tohoto usnesení včetně předpokládaného zahájení provozu, počtu vozidel a jejich nasazení a předpokládaného rozsahu vlkm

II. b e r e n a v ě d o m í

1. informaci, že rozhodnutí o výběru dodavatele je svěřeno dle čl. V. odst. 2 Smlouvy o společném zadávání č. DOH/29/04/004934/2023 ze dne 27.11.2023, která tvoří přílohu č. 2 tohoto usnesení výhradně hlavnímu zadavateli, tzn. Hlavnímu městu Praha
2. informaci, že každá z předvídaných vyhrazených změn smlouvy (opcí) může být aktivována pouze po předchozím schválení Radou HMP
3. že kompenzace bude hrazena z rozpočtu vlastního hlavního města Prahy, se zapojením dotace poskytované Hlavnímu městu Praha na základě Smlouvy o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy uzavřené Českou republikou a všemi kraji platné do roku 2034. Výše dotace se upravuje pouze inflačně

III. k o n s t a t u j e , ž e

příloha č. 1 důvodové zprávy není určena ke zveřejnění

IV. r o z h o d u j e

o zahájení nabídkového řízení na veřejnou zakázku "Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách akutrolejovými elektrickými jednotkami" po splnění zákonných podmínek a po schválení záměru Zastupitelstvem hl.m. Prahy a Radou Středočeského kraje

V. u k l á d á

1. I. náměstkovi primátora Mgr. Ing. Jaromírovi Beránkovi

1. předložit záměr veřejné zakázky dle přílohy č. 1 tohoto usnesení Zastupitelstvu hl.m. Prahy ke schválení

Termín: 23.4.2026

2. předložit Radě HMP návrh na rozhodnutí o výběru dodavatele v souladu s čl. V. ods. 2 Smlouvy o společném zadávání č. DOH/29/04/004934/2023 ze dne 27.11.2023, která tvoří přílohu č. 2 tohoto usnesení

Termín: 30.7.2027

Kontrolní termín: 30.6.2027

2. MHMP - ODO MHMP

1. realizovat nabídkové řízení na veřejnou zakázku "Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách akutrolejovými elektrickými jednotkami" dle přílohy č. 1 tohoto usnesení po schválení záměru Zastupitelstvem hl.m. Prahy

Termín: průběžně

3. řediteli ROPID

1. poskytnout MHMP – ODO MHMP součinnost při realizaci nabídkového řízení na veřejnou zakázku "Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách akutrolejovými elektrickými jednotkami" dle přílohy č. 1 tohoto usnesení po schválení záměru Zastupitelstvem hl.m. Prahy

Termín: průběžně

doc. MUDr. Bohuslav Svoboda, CSc. v. r.
primátor hl.m. Prahy

Mgr. Ing. Jaromír Beránek v. r.
I. náměstek primátora hl.m. Prahy

Předkladatel: I. náměstek primátora Mgr. Ing. Jaromír Beránek

Tisk: R-56939

Provede: I. náměstek primátora Mgr. Ing. Jaromír Beránek, MHMP - ODO MHMP, ředitel ROPID

Na vědomí: odborům MHMP