



# SMLOUVA O SPOLUPRÁCI OBJEDNATELŮ

## při zajištění veřejných služeb na mezikrajské železniční lince L3

číslo smlouvy (Liberecký kraj): OLP/03111/2026

číslo smlouvy (Královéhradecký kraj): .....

číslo smlouvy (Pardubický kraj): .....

uzavřená jako veřejnoprávní smlouva podle § 3 odst. 2 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, ve spojení s § 159 a násl. zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, a v části upravující majetkové, finanční a vypořádací vztahy též s podpurným použitím zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v návaznosti na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007

---

### Článek 1 Smluvní strany

1. Smluvními stranami této smlouvy jsou:

- a) **Liberecký kraj**, se sídlem U Jezu 642/2a, 460 01 Liberec, IČO: 70891508, zastoupený Martinem Půtou, hejtmánem, na základě plné moci Mgr. Danielem Davidem, náměstkem hejtmána, resort dopravy (dále jen „**Liberecký kraj**“ nebo „**Koordinující kraj**“),
- b) **Královéhradecký kraj**, se sídlem Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové, IČO: 70889546, zastoupený ..... (dále jen „**Královéhradecký kraj**“),
- c) **Pardubický kraj**, se sídlem Komenského náměstí 125, Pardubice-Staré Město, 530 02 Pardubice, IČO: 70892822, zastoupený ..... (dále jen „**Pardubický kraj**“).

2. Liberecký kraj, Královéhradecký kraj a Pardubický kraj jsou dále společně označovány jako „**smluvní strany**“ nebo „**kraje**“.

## Článek 2

### Předmět a účel smlouvy

1. Tato smlouva upravuje vzájemná práva a povinnosti smluvních stran při přípravě, zadání, objednávání, financování, kontrole a zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících v rámci provozního souboru „Ještědská železnice II“ na mezikrajské železniční lince L3 v relaci Liberec – Stará Paka – Jaroměř – Hradec Králové – Pardubice centrum (dále jen „**linka L3**“), která zajišťuje dopravní obslužnost území smluvních stran veřejnou drážní osobní dopravou. Součástí provozního souboru „Ještědská železnice II“ je také linka L35 Liberec – Semily, která je výhradně vedena po území Libereckého kraje; tato linka není předmětem společného objednávání Královéhradeckým krajem ani Pardubickým krajem, ledaže se smluvní strany výslovně dohodnou jinak nebo pokud její zařazení do provozního souboru vyvolá potřebu technické nebo provozní koordinace podle této smlouvy.
2. Liberecký kraj bude po uzavření smlouvy o veřejných službách s Dopravcem vystupovat vůči Dopravci jako objednatel podle této smlouvy a smlouvy o veřejných službách uzavřené mezi Libereckým krajem a Dopravcem (dále jen „**Hlavní smlouva**“), pokud tato smlouva nebo dohoda smluvních stran nestanoví jinak.
3. Královéhradecký kraj a Pardubický kraj touto smlouvou v rozsahu nezbytném pro zajištění veřejných služeb na lince L3 souhlasí s tím, aby Liberecký kraj jako Koordinující kraj vystupoval vůči Dopravci jako jediný objednatel podle Hlavní smlouvy a v rozsahu stanoveném touto smlouvou koordinoval zajištění veřejných služeb na lince L3 i na území Královéhradeckého kraje a Pardubického kraje. Tím není dotčena působnost Královéhradeckého kraje a Pardubického kraje rozhodovat v mezích této smlouvy, Hlavní smlouvy a právních předpisů o rozsahu, parametrech a financování veřejných služeb na svém území.
4. Účelem této smlouvy je nastavit koordinovaný postup krajů tak, aby veřejné služby na lince L3 byly zajišťovány dlouhodobě stabilně, bezpečně, provozně proveditelně, ekonomicky udržitelně a v kvalitě odpovídající potřebám jednotlivých krajů, a to po dobu zajištění veřejných služeb podle Hlavní smlouvy od začátku platnosti celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2029 do dne předcházejícího začátku platnosti celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2044, tj. celkem po dobu 15 dopravních let (dále také „**Doba plnění**“), nestanoví-li tato smlouva jinak. Dojde-li podle Hlavní smlouvy k posunu Zahájení provozu, posouvá se odpovídajícím způsobem i Doba plnění podle této smlouvy tak, aby doba zajištění veřejných služeb podle Hlavní smlouvy činila 15 dopravních let, ledaže se smluvní strany dohodnou jinak.
5. Smluvní strany se zavazují postupovat při plnění této smlouvy vzájemně koordinovaně a poskytovat si součinnost nezbytnou zejména pro:
  - a) kontinuální a spolehlivé poskytování dopravní obslužnosti,
  - b) zajištění odpovídající kvality veřejných služeb,
  - c) efektivní a transparentní vynakládání veřejných prostředků,
  - d) koordinaci technických, provozních, tarifních a ekonomických požadavků,
  - e) zachování funkčního mezikrajského dopravního spojení.

6. Tato smlouva upravuje zejména:

- a) model zajištění veřejných služeb na lince L3,
- b) společný postup při přípravě a realizaci nabídkového řízení, a to včetně podmínek pro uzavření Hlavní smlouvy,
- c) specifické požadavky jednotlivých krajů,
- d) pravidla objednávky veřejných služeb, koordinace provozu a změn rozsahu dopravy,
- e) pravidla financování, Finančního modelu, Kompenzace, Finančních příspěvků a ekonomického vypořádání mezi kraji,
- f) pravidla odbavení cestujících, integrace integrovaných dopravních systémů, dělby výnosů, clearingů a finančního vypořádání výnosů,
- g) pravidla technických, provozních a kvalitativních požadavků na Kolejová vozidla, jejich údržbu, provozuschopnost a nakládání s nimi,
- h) pravidla uplatňování nákladů na dodatečné požadavky jednotlivých krajů a jejich financování,
- i) pravidla řešení mimořádností, omezení provozu a přechodného zajištění dopravní obslužnosti,
- j) práva a povinnosti smluvních stran při přípravě, uzavření a plnění Hlavní smlouvy s Dopravcem,
- k) pravidla při kontrolní činnosti a uplatňování sankcí.

7. Smluvní strany berou na vědomí, že zajištění veřejných služeb na lince L3 podle výchozího jízdního řádu představuje pro Liberecký kraj a Královéhradecký kraj navýšení rozsahu objednávaných veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě oproti stávajícímu rozsahu jimi zajišťované dopravní obslužnosti. Smluvní strany současně berou na vědomí, že rozsah, termín a způsob zajištění veřejných služeb na lince L3 mohou mít dopady na všechny smluvní strany, zejména z hlediska kapacitních a technologických možností železniční infrastruktury, lhůt pro zajištění Kolejových vozidel, finančních prostředků v rozpočtech jednotlivých krajů, výsledků projednání jízdního řádu s provozovatelem dráhy, ekonomických podmínek nabídkového řízení a dalších skutečností, které mohou nastat v průběhu přípravy nebo realizace nabídkového řízení.

### Článek 3

#### Model zajištění dopravní obslužnosti

- 1. Smluvní strany se dohodly, že veřejné služby na lince L3 budou zajišťovány jedním dopravcem vybraným ve společně koordinovaném nabídkovém řízení (dále jen „**Dopravce**“).
- 2. Administraci, koordinaci a organizační zajištění nabídkového řízení zajišťuje Liberecký kraj jako Koordinující kraj v rozsahu stanoveném touto smlouvou.

3. Náklady na administraci, koordinaci a organizační zajištění nabídkového řízení podle této smlouvy nese Liberecký kraj jako Koordinující kraj, není-li mezi smluvními stranami písemně dohodnuto jinak. Smluvní strany současně berou na vědomí, že Královéhradecký kraj ponese náklady na administraci, koordinaci a organizační zajištění nabídkových řízení na zajištění veřejných služeb na tratích 04x, bude-li v těchto řízeních vystupovat jako koordinující kraj, není-li mezi dotčenými kraji písemně dohodnuto jinak. Společné financování externích nákladů souvisejících s nabídkovým řízením podle této smlouvy není předmětem této smlouvy; tím není dotčena možnost smluvních stran uzavřít samostatnou dohodu o úhradě konkrétního nákladu.
4. Smluvní strany se dohodly, že výchozí jízdní řád související s provozním konceptem linky L3, včetně zohlednění omezení infrastruktury, zejména na kapacitně omezených úsecích, bude před zahájením nabídkového řízení v přiměřeném rozsahu projednán s provozovatelem dráhy. Pro zahájení nabídkového řízení postačí, že bude zpracován provozní koncept, budou identifikována známá infrastrukturní rizika a bude doloženo, že Koordinující kraj nebo jím pověřená osoba zahájila nebo provedla jednání s provozovatelem dráhy o jeho předpokládané technické, provozní a kapacitní realizovatelnosti. Požadavek na písemné stanovisko provozovatele dráhy nesmí sám o sobě blokovat zahájení nabídkového řízení, pokud smluvní strany na základě dostupných podkladů společně potvrdí, že známá rizika jsou přiměřená a řešitelná v dalším průběhu přípravy.
5. Koordinující kraj je povinen zajistit projednání výchozího jízdního řádu provozního konceptu linky L3 a závazného jízdního řádu, včetně jeho změn uplatňovaných v průběhu Dopravního roku, s provozovatelem dráhy. Ostatní kraje jsou povinny poskytovat potřebnou součinnost a řešit s Dopravcem a provozovatelem dráhy konstrukční a provozní specifika vztahující se k veřejným službám na území svého kraje.
6. Koordinující kraj je dále povinen zejména:
  - a) zajistit administraci nabídkového řízení,
  - b) koordinovat požadavky jednotlivých smluvních stran,
  - c) připravovat a projednávat zadávací dokumentaci,
  - d) zajišťovat komunikaci s účastníky nabídkového řízení,
  - e) průběžně informovat smluvní strany o průběhu nabídkového řízení,
  - f) koordinovat postup smluvních stran při řešení změn výchozího jízdního řádu provozního konceptu L3, rozsahu veřejných služeb, provozních omezení a dalších skutečností majících dopad na plnění Hlavní smlouvy.
7. Královéhradecký kraj a Pardubický kraj jsou povinny poskytovat Koordinujícímu kraji součinnost nezbytnou pro přípravu a průběh nabídkového řízení, zejména určit odpovědné osoby pro komunikaci s Koordinujícím krajem, předávat podklady, připomínky a stanoviska v termínech stanovených Koordinujícím krajem a v těchto termínech reagovat na dotazy Koordinujícího kraje. Nedojde-li mezi smluvními stranami k dohodě o změně výchozího jízdního řádu, provozního konceptu linky L3, rozsahu veřejných služeb nebo jiného výchozího parametru veřejných služeb, postupuje se nadále podle výchozího modelu schváleného smluvními stranami, není-li v této smlouvě výslovně stanoveno jinak.
8. Koordinující kraj není oprávněn bez předchozího písemného souhlasu ostatních smluvních stran:

- a) podstatně měnit zadávací podmínky,
- b) měnit rozsah veřejných služeb a dopravních výkonů požadovaných jednotlivými smluvními stranami v rámci Objednávek kraje,
- c) měnit technické standardy Kolejových vozidel,
- d) rozhodnout o zrušení nabídkového řízení, podstatné změně zadávacích podmínek nebo jiném procesním postupu, který by měl za následek, že veřejné služby na území některého kraje již nebudou součástí společného nabídkového řízení; kterákoli smluvní strana je oprávněna písemně požadovat, aby Koordinující kraj nabídkové řízení zrušil nebo aby provedl změnu zadávací dokumentace spočívající zejména ve vyjmutí veřejných služeb na území dotčeného kraje ze společného modelu, pokud pro to existuje důvod hodný zvláštního zřetele, zejména rozpočtové důvody na straně této smluvní strany, nemožnost nebo neúčelnost dalšího financování veřejných služeb na jejím území, rozhodnutí této smluvní strany zajistit veřejné služby na svém území jiným právně přípustným způsobem, podstatná změna dopravní koncepce, podstatná změna infrastrukturních nebo provozních předpokladů nebo jiný obdobně závažný důvod. Požadavek podle předchozí věty musí být konkrétně odůvodněn. Koordinující kraj je povinen takový požadavek projednat s ostatními smluvními stranami a učinit bez zbytečného odkladu úkony potřebné ke zrušení nabídkového řízení nebo ke změně zadávací dokumentace, pokud takový postup není v rozporu s právními předpisy, zadávacími podmínkami, pravidly nabídkového řízení nebo závazným rozhodnutím příslušného orgánu veřejné moci. Obdobné oprávnění má i Koordinující kraj; v takovém případě ostatní smluvní strany písemně informuje o důvodech zamýšleného postupu a navrhne další postup.
- e) uzavírat dodatky k Hlavní smlouvě nebo jiným smlouvám souvisejícím se zajištěním veřejných služeb na lince L3, které mají dopad na rozsah veřejných služeb, dopravní výkony, Finanční model, Kompenzaci, technické parametry Kolejových vozidel, provozní koncept nebo práva a povinnosti jednotlivých smluvních stran.

Dodatky podle písmene e) tohoto odstavce mohou být uzavřeny pouze po jejich předchozím projednání a odsouhlasení všemi smluvními stranami. To neplatí pro změny, které lze podle Hlavní smlouvy provést pokynem Objednatele, Objednávkou kraje nebo jiným postupem nevyžadujícím uzavření dodatku k Hlavní smlouvě, pokud taková změna nemění práva, povinnosti ani finanční účast ostatních smluvních stran. O změnách nevyžadujících uzavření dodatku bude Koordinující kraj písemně informovat ostatní smluvní strany před jejich realizací.

9. Souhlas podle odst. 8 tohoto článku musí být udělen písemně, včetně elektronické formy umožňující zachycení obsahu souhlasu a osoby, která jej za příslušný kraj udělila; postačí souhlas udělený prostřednictvím oprávněné kontaktní osoby příslušné smluvní strany. Vyžaduje-li právní předpis nebo rozhodnutí příslušného kraje schválení příslušným orgánem kraje, odpovídá tato smluvní strana za obstarání takového schválení a za předání informace o jeho udělení Koordinujícímu kraji; Koordinující kraj není povinen zkoumat vnitřní schvalovací postupy ostatních smluvních stran. Nesouhlas musí být konkrétně odůvodněn a musí obsahovat návrh dalšího postupu nebo podmínky, za nichž může být souhlas udělen. Souhlas nesmí být bezdůvodně odepřen, pokud navrhovaný postup odpovídá této smlouvě, Hlavní smlouvě, zadávací dokumentaci a právním předpisům a nemá nepřiměřený negativní dopad na práva, povinnosti,

financování nebo zajištění veřejných služeb na území dotčené smluvní strany. Nedojde-li ke shodě smluvních stran na změně výchozího provozního, technického, finančního nebo objednávkového modelu, zůstává zachován dosavadní stav vyplývající z této smlouvy, Hlavní smlouvy a jejich příloh, ledaže změnu vyžaduje právní předpis, rozhodnutí příslušného orgánu veřejné moci, nepřidělení kapacity dráhy nebo jiná objektivní překážka znemožňující plnění dosavadního modelu. Na žádost kterékoliv smluvní strany jsou smluvní strany povinny projednat uzavření souhrnného dodatku k této smlouvě, který shrne nebo potvrdí změny, souhlasy, aktualizace a jiné podstatné úkony provedené bez dodatku, pokud je takový postup účelný pro právní jistotu smluvních stran nebo pro vnitřní schvalovací postupy některého kraje.

10. Pokud provozovatel dráhy v průběhu Předrealizačního období nebo průběhu platnosti Hlavní smlouvy nepotvrdí realizovatelnost navrženého jízdního řádu pro Dopravní rok nebo jeho část, jsou smluvní strany povinny bez zbytečného odkladu zahájit jednání za účelem úpravy tohoto jízdního řádu, rozsahu veřejných služeb nebo provozního konceptu tak, aby byl zajištěn realizovatelný a ekonomicky udržitelný provoz linky L3.
11. Smluvní strany berou na vědomí, že navržený provozní koncept linky L3 v úseku Jaroměř – Hradec Králové vychází z předpokladu dokončení modernizace železniční stanice Hradec Králové a souvisejících infrastrukturních opatření. Smluvní strany současně konstatují, že realizovatelnost provozního konceptu v uvedeném úseku je podmíněna dokončením této stavby a následným potvrzením provozní realizovatelnosti ze strany provozovatele dráhy v rámci přípravy jízdního řádu a přidělování kapacity dráhy. Pardubický kraj bere na vědomí, že v přechodném období způsobeném infrastrukturními omezeními může být objednávka v dotčeném úseku dočasně vedena pouze do železniční stanice Pardubice, a nikoli do stanice Pardubice centrum, bude-li to vyplývat z reálných možností železniční infrastruktury a přidělené kapacity dráhy. Přechodné řešení podle předchozí věty nesmí být koncipováno jako trvalé řešení na celou dobu plnění a smluvní strany jsou povinny dobu jeho trvání minimalizovat. Jakmile budou odstraněna infrastrukturní omezení a bude přidělena kapacita dráhy umožňující provoz do stanice Pardubice centrum, smluvní strany bez zbytečného odkladu projednají odpovídající úpravu provozního konceptu, Objednávky kraje a Finančního modelu. Pokud bude z dostupných podkladů vyplývat, že omezení znemožňující obsluhu stanice Pardubice centrum má trvat nepřiměřeně dlouhou dobu nebo má podstatný dopad na účel účasti Pardubického kraje na společném modelu, je Pardubický kraj oprávněn požadovat změnu zadávací dokumentace, změnu rozsahu své Objednávky kraje, uzavření dodatku k této smlouvě nebo jiné právně přípustné řešení své účasti na zajištění veřejných služeb. Do doby odstranění těchto infrastrukturních omezení jsou smluvní strany povinny hledat náhradní nebo přechodné řešení v souladu s reálnými možnostmi železniční infrastruktury, kapacitou dráhy, provozními podmínkami a právními předpisy.

#### **Článek 4**

##### **Příprava zadávací dokumentace a účast krajů v nabídkovém řízení**

1. Královéhradecký kraj a Pardubický kraj jsou oprávněny účastnit se přípravy zadávací dokumentace, Hlavní smlouvy a jejich příloh v rozsahu, v jakém se tyto dokumenty týkají veřejných služeb zajišťovaných na jejich území nebo jejich finanční účasti na zajištění provozu linky L3.
2. Koordinující kraj je povinen vypořádat požadavky Královéhradeckého kraje a Pardubického kraje uplatněné při přípravě zadávací dokumentace, Hlavní smlouvy nebo jejich příloh a zpracovat je,

pokud nejsou v rozporu s právními předpisy, touto smlouvou, provozním konceptem linky L3, oprávněnými zájmy všech smluvních stran, předběžně projednanými infrastrukturními podklady, ekonomickými možnostmi smluvních stran nebo limity budoucí Hlavní smlouvy. Pokud jsou požadavky jednotlivých smluvních stran vzájemně rozporné nebo neslučitelné, Koordinující kraj je projedná se smluvními stranami a navrhne řešení, které v co nejvyšší míře zachová funkčnost linky L3, oprávněné zájmy všech smluvních stran a ekonomickou a provozní udržitelnost veřejných služeb. Pokud některý požadavek nebude zpracován, Koordinující kraj tuto skutečnost dotčenému kraji odůvodní.

3. Smluvní strany se zavazují spolupracovat při přípravě zadávací dokumentace tak, aby byly zohledněny specifické potřeby jednotlivých krajů a současně nebyla ohrožena funkčnost linky L3 jako mezikrajského dopravního systému.
4. Královéhradecký kraj a Pardubický kraj jsou oprávněny nominovat své zástupce do hodnotící komise nebo obdobného hodnotícího orgánu, pokud to bude v souladu s právními předpisy a pravidly nabídkového řízení. Nominovaní zástupci jsou oprávněni účastnit se posuzování a hodnocení nabídek, vyjadřovat stanoviska k nabídkám a požadovat vysvětlení nabídek, zejména ve vztahu k plnění veřejných služeb na území příslušného kraje a k ekonomickým dopadům nabídek na tento kraj.
5. Královéhradecký kraj a Pardubický kraj jsou oprávněny účastnit se prostřednictvím svých zástupců také jednání s účastníky nabídkového řízení (tj. např. dopravci), zejména jednání týkajících se technických, provozních, ekonomických, tarifních, odbavovacích nebo smluvních podmínek veřejných služeb na lince L3, pokud se tato jednání týkají veřejných služeb zajišťovaných na jejich území nebo jejich finanční účasti na provozu linky L3.
6. Koordinující kraj je povinen Královéhradecký kraj a Pardubický kraj v přiměřeném předstihu informovat o plánovaných jednáních s účastníky nabídkového řízení nebo dopravci a o termínech posouzení a hodnocení nabídek a dalších významných úkonech nabídkového řízení a umožnit jim účast na těchto jednáních a činnostech, pokud to nebude v rozporu s právními předpisy, pravidly nabídkového řízení nebo požadavky na ochranu obchodního tajemství, důvěrných informací či jiných chráněných informací.
7. Královéhradecký kraj a Pardubický kraj určí pro přípravu nabídkového řízení odpovědné kontaktní osoby oprávněné předávat Koordinujícímu kraji pracovní stanoviska, podklady a připomínky. Požádá-li Koordinující kraj o vyjádření k podkladům pro zadávací dokumentaci, Hlavní smlouvu nebo jejich přílohy, jsou dotčené kraje povinny reagovat ve lhůtě stanovené Koordinujícím krajem; tato lhůta nesmí být kratší než 10 pracovních dnů, ledaže jde o naléhavou změnu vyvolanou průběhem nabídkového řízení nebo o změnu bez podstatného dopadu na práva, povinnosti nebo finanční účast dotčeného kraje. Za naléhavou změnu vyvolanou průběhem nabídkového řízení se považuje zejména žádost o vysvětlení zadávací dokumentace. V takovém případě jsou Královéhradecký kraj a Pardubický kraj povinny reagovat do 3 pracovních dnů od zaslání požadavku, nedohodnou-li se smluvní strany jinak.
8. Nepředá-li Královéhradecký kraj nebo Pardubický kraj ve stanovené lhůtě stanovisko nebo připomínky, je Koordinující kraj oprávněn pokračovat v přípravě dokumentace na základě dosavadních podkladů. Tím není dotčena povinnost získat schválení příslušného orgánu kraje v případech, kdy je takové schválení vyžadováno právními předpisy, vnitřními předpisy příslušného kraje nebo touto smlouvou.

9. Smluvní strany jsou povinny zachovávat mlčenlivost o důvěrných informacích a obchodním tajemství, které získají v souvislosti s přípravou a realizací nabídkového řízení, Hlavní smlouvou, Finančním modelem, Pravidly dělby výnosů nebo přímými smlouvami jednotlivých krajů s Dopravcem. Tím nejsou dotčeny povinnosti smluvních stran podle právních předpisů, zejména předpisů o svobodném přístupu k informacím, registru smluv, nabídkovém řízení nebo kontrole veřejných prostředků.
10. Smluvní strany zajistí, aby osoby, které se za ně účastní přípravy zadávací dokumentace, jednání s účastníky nabídkového řízení, posouzení nebo hodnocení nabídek, práce s Finančním modelem nebo jiných činností podle této smlouvy, byly vázány mlčenlivostí alespoň v rozsahu podle této smlouvy.

## **Článek 5**

### **Specifické požadavky jednotlivých krajů**

1. Smluvní strany se dohodly, že každý kraj je oprávněn uplatňovat specifické požadavky vztahující se k poskytování veřejných služeb na svém území, pokud jsou tyto požadavky v souladu s touto smlouvou, Hlavní smlouvou a příslušnými právními předpisy.
2. Specifické požadavky jednotlivých krajů mohou být uplatňovány zejména v oblasti:
  - a) rozsahu, organizace dopravních výkonů a konstrukce jízdního řádu na území příslušného kraje, včetně stanovení rozsahu a struktury veřejných služeb, časových poloh spojů, rozsahu provozu v jednotlivých dnech a obdobích roku, vedení spojů, zastavování vlaků, návazností na ostatní spoje veřejné dopravy, organizace oběhů Kolejových vozidel, parametrů provozní zálohy, pravidel pro zajištění provozní stability a dalších požadavků souvisejících se zajištěním dopravní obslužnosti území příslušného kraje,
  - b) organizačního zajištění a komunikace Dopravce souvisejících s přípravou na plnění veřejných služeb a jejich poskytováním na území příslušného kraje,
  - c) zajištění plnění vybraných standardů kvality veřejných služeb,
  - d) provozu Vlakového doprovodu,
  - e) provozu Informačních a prodejních míst,
  - f) provozu odbavovacích a prodejních zařízení,
  - g) tarifních a odbavovacích podmínek integrovaných dopravních systémů jednotlivých krajů,
  - h) zveřejnění informačních a propagačních materiálů v Kolejových vozidlech,
  - i) pravidel řešení mimořádností a náhradní autobusové dopravy,
  - j) požadavků na zajištění existence specializovaných pracovníků Dopravce za účelem zajištění kvality, provozní stability a spolehlivosti poskytovaných veřejných služeb,

- k) pravidel reportingu a poskytování rozsahu poskytovaných provozních, ekonomických a statistických dat,
  - l) pravidel přijímání, evidence, vyřizování a vyhodnocování připomínek, podnětů, reklamací a stížností cestujících, objednatelů veřejných služeb a dalších dotčených osob, včetně stanovení lhůt pro jejich vyřízení, způsobu předávání informací mezi Dopravcem a jednotlivými kraji a způsobu reportování výsledků jejich vyřizování,
  - m) zajištění staničního servisu a dalších služeb poskytovaných cestujícím v železničních stanicích a zastávkách, včetně projednání podmínek jejich zajištění s provozovatelem dráhy,
  - n) případných dalších požadavků vzniklých v průběhu Předrealizačního období nebo v průběhu plnění Hlavní smlouvy, pokud jsou tyto požadavky v souladu s touto smlouvou, Hlavní smlouvou a příslušnými právními předpisy.
3. Specifické požadavky jednotlivých krajů musí být technicky realizovatelné, ekonomicky odůvodněné a nesmí ohrozit bezpečnost provozu, řádné poskytování veřejných služeb na území ostatních krajů ani provozní stabilitu linky L3.
  4. Specifické požadavky jednotlivých krajů budou součástí zadávacích podmínek a dokumentace nabídkového řízení na zajištění veřejných služeb na lince L3.
  5. Koordinující kraj se zavazuje zajistit, aby Hlavní smlouva obsahovala povinnost Dopravce po celou dobu trvání smluvního vztahu respektovat a plnit požadavky jednotlivých krajů uvedené ve Specifikaci požadavků jednotlivých krajů a v dalších souvisejících přílohách smluvní dokumentace.
  6. Koordinující kraj se dále zavazuje zajistit, aby Hlavní smlouva obsahovala povinnost Dopravce uzavřít na vyzvu Královéhradeckého kraje, Pardubického kraje, jejich koordinátorů nebo správců integrovaných dopravních systémů samostatné smlouvy nebo jiná smluvní ujednání, pokud jsou takové smlouvy nebo jiná smluvní ujednání potřebné pro uplatňování, konkretizaci, plnění nebo kontrolu specifických požadavků na území příslušného kraje (dále jen „**Přímé smlouvy**“). Přímé smlouvy nesmí bez předchozího souhlasu Koordinujícího kraje měnit rozsah veřejných služeb, Kompenzaci, Finanční model, základní technické parametry Kolejových vozidel ani jiné podstatné povinnosti Dopravce podle Hlavní smlouvy.
  7. Každá smluvní strana je oprávněna v průběhu trvání Hlavní smlouvy navrhnout změnu nebo doplnění svých specifických požadavků. Navrhované změny nebo doplnění musí být v souladu s touto smlouvou, Hlavní smlouvou a příslušnými právními předpisy.
  8. Kraj, který navrhuje změnu nebo doplnění specifických požadavků, je povinen o této skutečnosti informovat Koordinující kraj. Součástí informace bude podle povahy navrhované změny rovněž posouzení jejích technických, provozních, ekonomických nebo jiných relevantních dopadů.
  9. Pokud splnění specifického požadavku některého z krajů vyvolá prokazatelné dodatečné náklady, je Koordinující kraj povinen zajistit, aby Dopravce před realizací takového požadavku předložil dotčenému kraji a Koordinujícímu kraji vyčíslení ekonomických dopadů včetně jejich odůvodnění, má-li být takový požadavek realizován prostřednictvím Hlavní smlouvy nebo má-li mít dopad na Kompenzaci, Finanční model, veřejné služby na území jiného kraje nebo povinnosti Koordinujícího kraje. Smluvní strany se dohodnou, zda budou náklady spojené se specifickým požadavkem

hrazeny prostřednictvím Hlavní smlouvy a následně vypořádány mezi kraji podle této smlouvy a Finančního modelu, nebo zda budou hrazeny přímo podle Přímé smlouvy uzavřené mezi Dopravcem a příslušným krajem, jeho koordinátorem nebo správcem integrovaného dopravního systému. Pokud je specifický požadavek řešen výlučně Přímou smlouvou a nemá dopad do Hlavní smlouvy, Kompenzace, Finančního modelu, veřejných služeb na území jiného kraje ani povinností Koordinujícího kraje, mohou být podmínky vyčíslení, realizace a úhrady nákladů upraveny přímo v této Přímé smlouvě.

10. Náklady vzniklé v důsledku specifických požadavků konkrétního kraje nese kraj, který takový požadavek uplatnil, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak. Způsob úhrady těchto nákladů se určí podle povahy příslušného specifického požadavku a jeho dopadu na Hlavní smlouvu. Pokud se specifický požadavek promítá do Hlavní smlouvy, Kompenzace, Finančního modelu, rozsahu veřejných služeb na území jiného kraje nebo povinností Koordinujícího kraje, budou související náklady hrazeny Dopravci prostřednictvím Hlavní smlouvy a následně vypořádány mezi kraji podle této smlouvy a Finančního modelu. Pokud jde o specifický požadavek vztahující se výlučně k území příslušného kraje, jeho koordinátora nebo správce integrovaného dopravního systému a tento požadavek nemá dopad do Hlavní smlouvy, Kompenzace, Finančního modelu, rozsahu veřejných služeb na území jiného kraje ani povinností Koordinujícího kraje, mohou být související náklady hrazeny přímo příslušným krajem, jeho koordinátorem nebo správcem integrovaného dopravního systému Dopravci podle Přímé smlouvy. Přímá smlouva musí v takovém případě upravit alespoň způsob určení a schválení nákladů, způsob jejich úhrady, splatnost, odpovědnost za prodlení a informování Koordinujícího kraje. Smluvní strany se před realizací specifického požadavku dohodnou, který z uvedených způsobů úhrady bude použit.
11. Souhlas všech smluvních stran se vyžaduje pouze v případě, že navrhovaná změna specifických požadavků má přímý dopad do práv nebo povinností ostatních smluvních stran, rozsahu poskytovaných veřejných služeb, způsobu jejich financování nebo jiným způsobem podstatně ovlivňuje plnění této smlouvy nebo Hlavní smlouvy.
12. Schválené změny specifických požadavků se promítají do příslušných smluvních a souvisejících dokumentů mezi příslušným krajem nebo jím pověřenou osobou a Dopravcem, popřípadě do dalších dokumentů nezbytných pro jejich realizaci.
13. Každý kraj má přímé právo na přístup ke všem provozním, ekonomickým, tarifním a kvalitativním datům poskytovaným Dopravcem.
14. V případě rozporu specifických požadavků jednotlivých krajů jsou smluvní strany povinny usilovat o nalezení společného řešení, které zachová funkčnost mezikrajské dopravy a současně v maximální možné míře zohlední oprávněné zájmy jednotlivých krajů.

## **Článek 6**

### **Výchozí rozsah dopravního výkonu, provozních parametrů a jeho změna**

1. Výchozí rozsah veřejných služeb a souvisejících provozních parametrů bude stanoven zejména prostřednictvím výchozího jízdního řádu, výchozího počtu Kolejových vozidel, rozsahu vlakokilometrů, rozsahu vozokilometrů a dalších provozních parametrů nezbytných pro zajištění veřejných služeb na lince L3 (dále také „**Výchozí rozsah veřejných služeb**“).

2. Výchozí rozsah veřejných služeb, včetně souvisejících provozních, technologických a technických parametrů, je podrobně specifikován v příloze této smlouvy. Příloha č. 1 této smlouvy vymezuje Výchozí rozsah veřejných služeb samostatně pro Liberecký kraj, Královéhradecký kraj a Pardubický kraj, zejména pro účely objednávky veřejných služeb a dopravních výkonů, výpočtu Kompenzace, Finančního příspěvku, Vyrovnávací platby a dalších ekonomických ukazatelů, rozdělení nákladů a ekonomických dopadů mezi jednotlivé kraje, vyhodnocování rozsahu a kvality plnění veřejných služeb a plánování provozního zajištění veřejných služeb.
3. Podklady tvořící Výchozí rozsah veřejných služeb mohou být před uzavřením Hlavní smlouvy poskytnuty účastníkům nabídkového řízení nebo zveřejněny jako součást zadávací dokumentace v rozsahu nezbytném pro zpracování nabídek a v souladu s právními předpisy, pravidly nabídkového řízení a požadavky na ochranu důvěrných informací, obchodního tajemství a jiných chráněných informací.
4. Pokud budou podklady podle odst. 3 tohoto článku v průběhu jednání s účastníky nabídkového řízení upraveny, postupuje Koordinující kraj podle pravidel nabídkového řízení, zejména formou změny nebo vysvětlení zadávací dokumentace, aktualizace návrhu Hlavní smlouvy nebo jejích příloh nebo jiného procesně přípustného úkonu v nabídkovém řízení. Úprava těchto podkladů nevyžaduje uzavření dodatku k této smlouvě, pokud s ní písemně souhlasí kontaktní osoby všech smluvních stran a žádá ze smluvních stran ve lhůtě stanovené Koordinujícím krajem nepožaduje uzavření dodatku k této smlouvě. Požaduje-li některá smluvní strana uzavření dodatku, je povinna tuto skutečnost bez zbytečného odkladu oznámit ostatním smluvním stranám a konkrétně uvést důvody, pro které má být změna řešena dodatkem. Písemná forma souhlasu je zachována i elektronickou komunikací umožňující zachycení obsahu souhlasu a osoby, která jej za příslušnou smluvní stranu udělila. Dodatek k této smlouvě se vyžaduje vždy, pokud jej požaduje některá ze smluvních stran nebo pokud to vyžadují právní předpisy, rozhodnutí příslušného orgánu kraje nebo povaha navrhované změny. Na žádost kterékoliv smluvní strany budou změny provedené postupem podle tohoto odstavce následně shrnuty v souhrnném dodatku k této smlouvě, je-li to účelné pro právní jistotu smluvních stran nebo pro jejich vnitřní evidenci.
5. Po uzavření Hlavní smlouvy je každá smluvní strana oprávněna navrhnout v průběhu Předrealizačního období a v Době plnění změnu Výchozího rozsahu veřejných služeb, Objednávky kraje nebo souvisejících provozních parametrů na svém území, pokud je taková změna v souladu s touto smlouvou, Hlavní smlouvou a příslušnými právními předpisy.
6. Veškeré změny Výchozího rozsahu veřejných služeb, Objednávky kraje nebo provozních parametrů musí respektovat limity stanovené Hlavní smlouvou, zadávací dokumentací, Finančním modelem a právními předpisy. Limity změn stanovené Hlavní smlouvou se ve vztahu ke každému kraji posuzují samostatně podle Výchozího rozsahu veřejných služeb stanoveného pro tento kraj, nikoli podle celkového Výchozího rozsahu veřejných služeb celého provozního souboru, ledaže Hlavní smlouva výslovně stanoví jinak nebo jde o limit, který se podle své povahy vztahuje k celému provoznímu souboru, nebo se smluvní strany dohodnou jinak. Pokud Hlavní smlouva stanoví omezení rozsahu změn, postupů, termínů nebo ekonomických dopadů, jsou tato omezení závazná i pro Objednávky kraje a pro vzájemné vypořádání mezi smluvními stranami.
7. Smluvní strany se dohodly, že Hlavní smlouva bude obsahovat pravidla pro poskytování součinnosti Dopravce při přípravě, projednávání a realizaci změn Výchozího rozsahu veřejných služeb, Objednávky kraje a souvisejících provozních parametrů, zejména při zpracování podkladů,

poskytování informací a odborných stanovisek, vyhodnocování dopadů navrhovaných změn a zajištění jejich promítnutí do provozního nastavení veřejných služeb.

## Článek 7

### Pravidla objednávky veřejných služeb a koordinace provozu

1. Smluvní strany se dohodly, že v průběhu doby plnění Hlavní smlouvy bude rozsah veřejných služeb souvisejících s provozem linky L3 zajišťovaných na území jednotlivých smluvních stran specifikován prostřednictvím objednávky veřejných služeb (dále jen „**Objednávka kraje**“). Objednávka kraje představuje stanovení parametrů veřejných služeb jednotlivými kraji pro následující období, prováděné v předstihu před zahájením příslušného nového Dopravního roku nebo jeho části. Objednávka kraje je výsledkem společného projednání mezi Koordinujícím krajem, popř. i dotčenými kraji a Dopravcem podle pravidel stanovených touto smlouvou, Hlavní smlouvou a jejími přílohami. V rámci Objednávky kraje může dojít zejména ke změně rozsahu veřejných služeb, dopravního výkonu, provozního konceptu nebo dalších parametrů veřejných služeb, což může mít vliv na výši Kompenzace. Termíny pro uplatnění celkové objednávky za jednotlivé kraje vůči Dopravci jsou součástí Hlavní smlouvy.
2. Součástí Objednávky kraje budou zejména:
  - a) Objednaný dopravní výkon,
  - b) Objednaný počet Kolejových vozidel,
  - c) Objednaný počet vlakových čt,
  - d) Objednaný počet hodin strojvedoucích,
  - e) Objednaný počet pokladních hodin,
  - f) další provozní parametry veřejných služeb předpokládané touto smlouvou, Hlavní smlouvou nebo Finančním modelem.
3. Parametry Objednávky kraje a jejich dopady do Finančního modelu stanovuje Koordinující kraj prostřednictvím Finančního modelu nebo výpočtového nástroje podle čl. 15 této smlouvy, a to na základě podkladů předaných jednotlivými kraji, Dopravcem a případně dalšími dotčenými subjekty. Každý kraj odpovídá za věcnou správnost, úplnost a včasnost podkladů, které Koordinujícímu kraji pro účely výpočtu předal.
4. Smluvní strany se dohodly, že jednotlivé kraje jsou povinny uplatnit vůči Koordinujícímu kraji předběžnou objednávku veřejných služeb pro následující Dopravní rok nebo jeho část (dále jen „**Předběžná objednávka**“) ve lhůtách stanovených Hlavní smlouvou nebo touto smlouvou. Předběžná objednávka má plánovací a koordinační charakter a slouží zejména jako podklad pro včasnou přípravu jízdních řádů, provozního konceptu, rezervace kapacity dráhy, oběhů vozidel, kapacitního a personálního zajištění provozu, ekonomického plánování veřejných služeb a dalších provozních a technologických podkladů souvisejících se zajištěním veřejných služeb.
5. Předběžná objednávka obsahuje zejména předpokládaný rozsah dopravního výkonu, předpokládané změny jízdních řádů, požadavky na kapacitu spojů a nasazení vozidel, požadavky

na změny provozního konceptu, předpokládané dodatečné požadavky jednotlivých krajů a další skutečnosti významné pro přípravu provozu veřejných služeb.

6. Předběžná objednávka slouží jako podklad pro přípravu konečné Objednávky kraje. Konečná Objedávka kraje vychází zejména z projednané Předběžné objednávky, výsledků projednání s Dopravcem, provozovatelem dráhy a ostatními dotčenými subjekty, z aktuálních provozních podmínek a z oprávněných požadavků jednotlivých krajů.
7. Konečná Objedávka kraje může oproti Předběžné objednávce obsahovat změny rozsahu veřejných služeb nebo jejich parametrů. Příslušný kraj je povinen na požádání ostatních smluvních stran sdělit důvody takových změn.
8. Jednotlivé kraje jsou oprávněny v rámci Objednávky kraje požadovat změny kteréhokoliv z parametrů veřejných služeb uvedených v odst. 2 tohoto článku, zejména změny rozsahu dopravního výkonu, časových poloh spojů, rozsahu provozu v jednotlivých obdobích roku, návazností na ostatní veřejnou dopravu, rozsahu vlakových čet, odbavování, informačních služeb, technického zajištění veřejných služeb a dalších parametrů souvisejících s plněním Hlavní smlouvy.
9. Pokud tato smlouva nestanoví jinak, budou Objedávka kraje a její změny vůči Dopravci uplatňovány Koordinujícím krajem postupem stanoveným Hlavní smlouvou. Koordinující kraj není oprávněn uplatnit Objedávku kraje nebo její změnu týkající se veřejných služeb na území jiného kraje bez předchozího souhlasu tohoto kraje.
10. Koordinující kraj je povinen uplatnit vůči Dopravci Objedávku kraje nebo její změnu schválenou příslušným krajem v souladu s touto smlouvou a Hlavní smlouvou, a to bez zbytečného odkladu po jejím doručení.
11. Koordinující kraj není oprávněn bez souhlasu příslušného kraje měnit obsah Objednávky kraje nebo její změny. Pokud Koordinující kraj dospěje k závěru, že Objedávku kraje nebo její část nelze vůči Dopravci uplatnit, je povinen tuto skutečnost bez zbytečného odkladu písemně odůvodnit a projednat s dotčeným krajem.
12. Královéhradecký kraj a Pardubický kraj jsou současně oprávněny uplatňovat a projednávat s Dopravcem nebo provozovatelem dráhy požadavky na konstrukci jízdního řádu na území svého kraje, zejména požadavky týkající se časových poloh vlaků a dalších provozních parametrů, pokud vyplývají ze specifických požadavků kraje nebo jiných dokumentů podle této smlouvy. Smluvní strany se zavazují vzájemně se informovat o průběhu těchto jednání, pokud mohou mít dopad na rozsah nebo organizaci veřejných služeb na území jiného kraje.
13. Při uplatňování Objednávky kraje jsou smluvní strany povinny zohlednit zejména dopravní potřeby jednotlivých krajů, kapacitní a technické možnosti drážní infrastruktury, dopady na oběhy Kolejových vozidel a personální zajištění provozu, dopady na ostatní objednatele veřejné dopravy a potřebu zachování stability a efektivního fungování dopravního konceptu na lince L3, a současně dodržovat limity změn rozsahu veřejných služeb stanovené Hlavní smlouvou a právními předpisy.
14. Termíny pro uplatňování Předběžné objednávky a Objednávky kraje pro jednotlivé Dopravní roky nebo jejich části navrhne Koordinující kraj s ohledem na termíny přípravy jízdního řádu, rezervace kapacity dráhy a provozní potřeby veřejných služeb. Návrh termínů bude následně projednán s ostatními dotčenými kraji.

## **Článek 8**

### **Kolejová vozidla, jejich údržba, mimořádné stavy a pravidla jejich využití**

#### **Základní technické a provozní požadavky na Kolejová vozidla**

1. Smluvní strany se dohodly, že technické, provozní, kapacitní a kvalitativní požadavky na Kolejová vozidla provozovaná při zajištění veřejných služeb na lince L3 musí být po celou dobu trvání Hlavní smlouvy koordinovány tak, aby byly zajištěny zejména:
  - a) možnost vzájemného nasazování a nahrazování Kolejových vozidel při zajišťování veřejných služeb na lince L3,
  - b) odpovídající kapacita, technická úroveň a kvalita poskytovaných veřejných služeb,
  - c) provozní stabilita, spolehlivost a kontinuita poskytování veřejných služeb,
  - d) efektivní organizace provozu, údržby, oprav a obnovy Kolejových vozidel,
  - e) dlouhodobá ekonomická udržitelnost provozu a hospodárné využívání Kolejových vozidel,
  - f) koordinovaný postup smluvních stran při pořizování, financování, převodu, odkupu nebo jiném nakládání s Kolejovými vozidly,
  - g) plnění podmínek dotačního nebo jiného veřejného financování souvisejícího s pořízením nebo provozem Kolejových vozidel,
  - h) zachování provozní a majetkové kontinuity při změně Dopravce nebo jiných změnách způsobu zajištění veřejných služeb na lince L3.
2. Základní technické, provozní, kapacitní a kvalitativní parametry Kolejových vozidel budou stanoveny zejména v zadávací dokumentaci, Hlavní smlouvě a dalších souvisejících přílohách smluvní dokumentace.
3. Královéhradecký kraj a Pardubický kraj berou na vědomí a respektují základní technickou koncepci provozního souboru stanovenou Koordinujícím krajem, zejména pokud jde o:
  - a) kategorii a základní technické řešení Kolejových vozidel určených pro zajištění veřejných služeb na lince L3,
  - b) trakční koncepci Kolejových vozidel, včetně požadavků na provoz pod elektrickou trakcí, akumulátorový provoz nebo jiný způsob zajištění pohonu,
  - c) minimální a cílovou přepravní kapacitu Kolejových vozidel,
  - d) požadované provozní a technické parametry Kolejových vozidel, včetně maximální provozní rychlosti,
  - e) základní standard vybavení Kolejových vozidel pro cestující a obsluhu,

- f) koncepci provozního nasazení Kolejových vozidel, včetně předpokládaného počtu vozidel, jejich oběhů a provozních záloh,
  - g) koncepci údržby, servisu a zajištění dlouhodobé provozuschopnosti Kolejových vozidel,
  - h) požadavky související s interoperabilitou, bezpečností provozu a budoucím rozvojem vozidlového parku.
4. Smluvní strany berou na vědomí, že Pardubický kraj při přípravě provozního souboru a nabídkového řízení uplatnil zejména tyto specifické požadavky na provozní koncept a Kolejová vozidla:
- a) způsobilost Kolejových vozidel k provozu v závislé elektrické trakci na stejnosměrné trakční soustavě 3 kV DC a střídavé trakční soustavě 25 kV 50 Hz AC,
  - b) nejvyšší konstrukční rychlost Kolejových vozidel v závislé trakci alespoň 160 km/h,
  - c) provozní řešení umožňující vedení veřejných služeb do železniční stanice Pardubice centrum po odstranění infrastrukturních omezení a přidělení potřebné kapacity dráhy,
  - d) zohlednění návazností, provozní koordinace a specifických požadavků Pardubického kraje v rozsahu uvedeném ve Specifikaci požadavků jednotlivých krajů.
5. Smluvní strany berou na vědomí, že Královéhradecký kraj při přípravě provozního souboru a nabídkového řízení uplatnil zejména tyto specifické požadavky na provozní koncept a Kolejová vozidla:
- a) způsobilost Kolejových vozidel k provozu v závislé elektrické trakci na stejnosměrné trakční soustavě 3 kV DC a střídavé trakční soustavě 25 kV 50 Hz AC,
  - b) nejvyšší konstrukční rychlost Kolejových vozidel v závislé trakci alespoň 160 km/h,
  - c) zohlednění provozních, infrastrukturních a návaznostních požadavků v úseku Jaroměř – Hradec Králové a na navazujících úsecích,
  - d) zohlednění požadavků Královéhradeckého kraje na odbavení, informační systém, IDS, poskytování dat a kontrolu v rozsahu uvedeném ve Specifikaci požadavků jednotlivých krajů.
6. Požadavky podle odst. 4 a 5 tohoto článku budou zapracovány do zadávací dokumentace, Hlavní smlouvy, technických požadavků na Kolejová vozidla nebo Specifikace požadavků jednotlivých krajů.
7. Dílčí technické, provozní a kvalitativní požadavky jednotlivých krajů mohou být upraveny ve specifických požadavcích jednotlivých krajů, které budou tvořit přílohu Hlavní smlouvy. Specifické požadavky jednotlivých krajů mohou upravovat podrobnosti provozu a vybavení Kolejových vozidel na území příslušného kraje, zejména v oblasti informování a odbavení cestujících, integrace do krajských dopravních systémů, poskytování dat, komfortu cestování a dalších kvalitativních standardů veřejných služeb, aniž by byla dotčena základní technická koncepce provozního souboru nebo ekonomická a provozní udržitelnost zajištění veřejných služeb na lince L3.

8. Žádný kraj nebude povinen nést náklady na změnu technických parametrů Kolejových vozidel, pokud s takovou změnou předem nevysloví souhlas, ledaže povinnost provést takovou změnu vyplývá přímo z právního předpisu, rozhodnutí příslušného orgánu veřejné moci nebo Hlavní smlouvy. Náklady vyvolané novými povinnostmi danými právními předpisy, které smluvní strany nemohly při uzavření této smlouvy předvídat a které nejsou vyvolány požadavkem konkrétního kraje, budou řešeny postupem podle Hlavní smlouvy, Finančního modelu a případně samostatnou dohodou smluvních stran.
9. Požadavky na vizuální identitu Kolejových vozidel podléhají předchozímu souhlasu všech smluvních stran. Případná vizuální identita musí zohledňovat mezikrajský charakter linky L3 a podporovat propagaci společného dopravního produktu spojujícího Pardubice, Hradec Králové a Liberec.
10. Pořízení dalších Kolejových vozidel nad rámec Výchozího rozsahu veřejných služeb na lince L3 podléhá předchozímu souhlasu všech krajů, pokud má dopad do Kompenzace nebo Finančního modelu.

#### **Údržba Kolejových vozidel a zajištění provozuschopnosti**

11. Smluvní strany se dohodly, že Hlavní smlouva bude obsahovat povinnost Dopravce zajišťovat údržbu Kolejových vozidel v rozsahu nezbytném pro bezpečné, spolehlivé a dlouhodobě provozuschopné poskytování veřejných služeb, a to v souladu s právními předpisy, technickými normami, požadavky výrobců Kolejových vozidel a podmínkami stanovenými smluvní dokumentací.
12. Smluvní strany se dohodly, že Hlavní smlouva bude obsahovat požadavky na zajištění dostatečného počtu provozuschopných Kolejových vozidel odpovídajících sjednaným technickým, provozním a kvalitativním parametrům tak, aby byl po celou dobu trvání Hlavní smlouvy zajištěn řádný, stabilní a spolehlivý rozsah veřejných služeb.
13. Smluvní strany se dohodly, že Hlavní smlouva bude upravovat zejména povinnosti Dopravce související se správou, údržbou a technickým stavem Kolejových vozidel, včetně povinnosti:
  - a) udržovat Kolejová vozidla ve stavu odpovídajícím běžnému opotřebení při řádném provozu,
  - b) provádět pravidelnou, preventivní, plánovanou i mimořádnou údržbu Kolejových vozidel,
  - c) vést evidenci provedené údržby, oprav, modernizací a mimořádných technických zásahů,
  - d) poskytovat Koordinujícímu kraji a ostatním smluvním stranám informace o technickém stavu Kolejových vozidel, plánech pravidelné údržby, plánovaných dlouhodobých odstaveních vozidel, mimořádných technických závadách a navrhovaných opatřeních k zajištění provozu při omezení disponibilního počtu Kolejových vozidel,
  - e) přijímat opatření směřující k minimalizaci provozních omezení vzniklých v důsledku technického stavu Kolejových vozidel.
14. Smluvní strany se dále dohodly, že Hlavní smlouva stanoví pravidla organizace, plánování a koordinace údržby Kolejových vozidel, včetně pravidel pro plánování dlouhodobých odstavení

vozidel, koordinaci významných údržbových zásahů, sdílení informací mezi Dopravcem a smluvními stranami a postupů pro zajištění poskytování veřejných služeb v případech omezení provozuschopnosti nebo disponibilního počtu Kolejových vozidel.

#### **Řešení mimořádných stavů, omezení provozu a zajištění dopravní obslužnosti**

15. Smluvní strany se dohodly, že Hlavní smlouva bude obsahovat komplexní pravidla pro řešení mimořádných událostí, nehod, závažných technických poruch, živelních událostí, opožděného dodání Kolejových vozidel, dlouhodobé neprovozuschopnosti vozidel a dalších obdobných skutečností, které mohou ovlivnit rozsah nebo kvalitu veřejných služeb, včetně pravidel pro informování objednatelů, organizaci provozu, nasazení Kolejových vozidel a přijímání opatření k minimalizaci dopadů na cestující a jednotlivé kraje.
16. Hlavní smlouva bude obsahovat pravidla pro oznamování a řešení mimořádných událostí, výluk, omezení provozu a dalších skutečností, které mohou ovlivnit řádné poskytování veřejných služeb. Součástí těchto pravidel bude zejména povinnost Dopravce bez zbytečného odkladu informovat Koordinující kraj a dotčené kraje o charakteru a rozsahu vzniklé situace, jejích předpokládaných dopadech na poskytování veřejných služeb, předpokládané době trvání, přijatých nebo navrhovaných opatřeních a způsobu zajištění veřejných služeb po dobu jejího trvání. Hlavní smlouva může dále stanovit povinnost poskytovat tyto informace také ostatním krajům, správcům integrovaných dopravních systémů nebo dalším subjektům určeným jednotlivými kraji, pokud to vyžadují jejich specifické požadavky nebo potřeby koordinace a zajištění veřejných služeb.
17. Smluvní strany se dohodly, že v případě omezení disponibilního počtu Kolejových vozidel budou provozuschopná Kolejová vozidla přednostně nasazována na dopravních úsecích, spojích a časových polohách, u nichž by omezení provozu mělo nejvýznamnější dopad na zajištění veřejných služeb. Při určování priorit nasazení Kolejových vozidel bude zohledněna zejména intenzita přepravní poptávky, význam spojení pro každodenní dojíždku cestujících, návaznosti na ostatní veřejné dopravní služby, možnost zajištění náhradní dopravy, dopady omezení na jednotlivé kraje a cestující veřejnost a potřeba zachování základní dopravní obslužnosti území jednotlivých krajů.
18. Smluvní strany se dohodly, že Hlavní smlouva bude obsahovat pravidla pro přijímání přiměřených provozních a organizačních opatření směřujících k minimalizaci dopadů omezení provozu na cestující a objednatele veřejných služeb, včetně pravidel pro operativní změny nasazení Kolejových vozidel, zajištění náhradní dopravy, úpravy organizace provozu, posílení přepravní kapacity a informování cestujících. Součástí specifických požadavků jednotlivých krajů mohou být rovněž doplňující požadavky vztahující se k organizaci provozu, informování cestujících, zajištění náhradní dopravy nebo prioritám dopravní obslužnosti na území příslušného kraje.

#### **Dotační financování Kolejových vozidel**

19. V případě, že pořízení, modernizace, revitalizace nebo technické zhodnocení Kolejových vozidel určených pro poskytování veřejných služeb na lince L3 bude spolufinancováno z dotačních prostředků, evropských fondů, národních dotačních programů nebo jiných veřejných zdrojů, jsou smluvní strany povinny vzájemně koordinovat postup při přípravě, podání, realizaci a administraci příslušných dotačních projektů.
20. Rozhodnutí o podání dotační žádosti, přijetí dotačních podmínek nebo převzetí závazků vyplývajících z dotačního financování Kolejových vozidel podléhá předchozímu souhlasu všech

smluvních stran, pokud se tyto závazky mohou dotknout práv nebo povinností ostatních smluvních stran podle této smlouvy.

21. Koordinující kraj je povinen bez zbytečného odkladu informovat ostatní smluvní strany o přípravě dotačních projektů, podmínkách dotačního financování, omezeních vyplývajících z dotačních podmínek a o skutečnostech, které mohou mít vliv na plnění této smlouvy nebo budoucí provoz linky L3.
22. Smluvní strany jsou povinny při nakládání s Kolejovými vozidly spolufinancovanými z dotačních prostředků postupovat v souladu s podmínkami příslušné dotace a zdržet se jednání, které by mohlo vést k porušení dotačních podmínek nebo vzniku povinnosti vrátit poskytnuté finanční prostředky.
23. V případě vzniku povinnosti vrátit dotaci nebo její část, finanční opravy nebo jiné sankce související s porušením dotačních podmínek odpovídá za vzniklou škodu a související finanční důsledky ta smluvní strana nebo ten subjekt, jehož jednáním nebo opomenutím k porušení dotačních podmínek došlo, nedohodnou-li se smluvní strany jinak.

#### **Převod, odkup a další nakládání s Kolejovými vozidly**

24. Převod, odkup, dlouhodobé převedení užívacích práv, vyřazení z provozu nebo jiné nakládání s Kolejovými vozidly pořízenými nebo využívanými pro plnění veřejných služeb na lince L3 podléhá předchozímu písemnému souhlasu všech smluvních stran.
25. Rozhodnutí o převodu, odkupu nebo jiném dlouhodobém nakládání s Kolejovými vozidly musí být přijato jednomyslně všemi smluvními stranami.
26. Smluvní strany se dohodly, že Hlavní smlouva bude obsahovat mechanismus umožňující převod, odkup, převzetí užívacích práv nebo jiné další využití Kolejových vozidel navazujícím dopravcem při změně Dopravce nebo po skončení poskytování veřejných služeb podle Hlavní smlouvy, a to v rozsahu, v jakém to budou připouštět Hlavní smlouva, právní vztahy k financování, leasingu, dotační podpoře, servisu nebo údržbě Kolejových vozidel a příslušné právní předpisy. Smluvní strany se dohodnou, zda a v jakém rozsahu bude tento mechanismus využit pro navazující zajištění veřejných služeb na lince L3, pro navazující zajištění veřejných služeb na území některého ze smluvních krajů nebo pro jiné veřejné služby zajišťované některou ze smluvních stran. Koordinující kraj je oprávněn nejpozději 18 měsíců před předpokládaným skončením Hlavní smlouvy, případně bez zbytečného odkladu po vzniku důvodu pro předčasné skončení Hlavní smlouvy nebo změnu Dopravce, vyzvat ostatní kraje k písemnému vyjádření, zda požadují další využití Kolejových vozidel nebo jejich části pro veřejné služby na svém území nebo ve svůj prospěch. Dotčené kraje jsou povinny se k výzvě vyjádřit ve lhůtě 60 dnů od jejího doručení, není-li dohodnuta jiná lhůta; nevyjádří-li se kraj v této lhůtě, má se za to, že další využití Kolejových vozidel nepožaduje. Pokud má být mechanismus využit ve prospěch některého kraje, je tento kraj povinen uhradit Koordinujícímu kraji nebo zajistit úhradu částky nezbytné k využití příslušného mechanismu podle Hlavní smlouvy, zejména k odkupu, převodu, převzetí užívacích práv nebo jinému ekonomickému vypořádání vůči Dopravci, a to v rozsahu odpovídajícím jeho podílu nebo výlučnému prospěchu z dalšího využití Kolejových vozidel, nedohodnou-li se smluvní strany jinak. Součástí dohody smluvních stran bude zejména určení, v čí prospěch a na čí ekonomický účet má být převod, odkup, převzetí užívacích práv nebo jiné další využití Kolejových vozidel navazujícím dopravcem realizováno, a dále pravidla pro promítnutí souvisejících nákladů, výnosů, hodnoty Kolejových vozidel nebo jiných ekonomických dopadů do Finančního modelu nebo do vzájemného vypořádání

mezi smluvními stranami. Nedohodnou-li se smluvní strany jinak, vychází podíl jednotlivých krajů na takovém ekonomickém vypořádání z poměru, v jakém se podle Hlavní smlouvy, Finančního modelu nebo navazující dohody podílely na úhradě fixních nákladů a nákladů souvisejících s Kolejovými vozidly. Pokud budou Kolejová vozidla po skončení Hlavní smlouvy využita výlučně pro veřejné služby na území některého kraje nebo výlučně ve prospěch některého kraje, nese ekonomické dopady takového využití tento kraj, ledaže se smluvní strany dohodnou jinak. Pokud žádný z krajů další využití Kolejových vozidel nepožaduje, je Koordinující kraj oprávněn postupovat podle Hlavní smlouvy tak, aby byla Kolejová vozidla nebo související práva nabídnuta jinému zájemci nebo jinak ekonomicky vypořádána; čistý výnos po odečtení prokazatelných nákladů Koordinujícího kraje na přípravu a realizaci takové transakce bude mezi smluvní strany rozdělen v poměru, v jakém se podle Hlavní smlouvy a Finančního modelu podílely na úhradě fixních nákladů a nákladů souvisejících s Kolejovými vozidly, nedohodnou-li se smluvní strany jinak.

27. Smluvní strany se zavazují vzájemně spolupracovat a koordinovat svůj postup při přípravě a realizaci budoucího převodu, odkupu nebo jiného majetkového vypořádání Kolejových vozidel souvisejících se zajišťováním veřejných služeb na lince L3. Za tímto účelem budou smluvní strany zejména spolupracovat při:
- a) stanovení rozsahu Kolejových vozidel, kterých se převod, odkup nebo jiné majetkové vypořádání týká,
  - b) posouzení a zdokumentování jejich technického stavu, zbývajících životnosti a plnění smluvních požadavků,
  - c) stanovení pravidel a způsobu ocenění Kolejových vozidel,
  - d) koordinaci financování převodu, odkupu nebo jiného majetkového vypořádání,
  - e) zajištění kontinuity poskytování veřejných služeb a minimalizace dopadů na cestující,
  - f) přípravě a projednání souvisejících smluvních, technických a ekonomických podmínek.
28. Převod vlastnického nebo obdobného práva ke Kolejovým vozidlům pořízeným pro zajištění veřejných služeb na lince L3 nebo jejich využití pro jiné veřejné služby podléhá předchozímu souhlasu všech smluvních stran, pokud tato smlouva nebo navazující smluvní dokumentace nestanoví jinak.
29. Náklady související s mimořádnými technickými zásahy, nadstandardní údržbou, modernizací, převodem nebo odkupem Kolejových vozidel budou hrazeny podle pravidel stanovených Hlavní smlouvou nebo samostatnou dohodou smluvních stran, nedohodnou-li se smluvní strany jinak.

## **Článek 9**

### **Odbavovací systém, tarify a integrované dopravní systémy**

1. Koordinující kraj se zavazuje zajistit, aby Hlavní smlouva obsahovala povinnost Dopravce zajistit kompatibilitu odbavovacího systému a odbavovacích zařízení se systémy jednotlivých integrovaných dopravních systémů a jejich technickou, provozní a smluvní připravenost tak, aby bylo umožněno vydávání, kontrola a uznávání jízdních dokladů, odbavení cestujících prostřednictvím požadovaných forem odbavení, zajištění clearingů a rozúčtování tržeb

a poskytování provozních, tarifních, ekonomických, odbavovacích a statistických dat v rozsahu požadovaném příslušným krajem nebo správcem integrovaného dopravního systému.

2. Koordinující kraj se zavazuje zajistit, aby Hlavní smlouva obsahovala povinnost Dopravce zajistit vydávání, prodej, kontrolu a uznávání jízdních dokladů podle podmínek Systému jednotného tarifu (SJT), a to v rozsahu stanoveném právními předpisy, Přístupovou smlouvou k SJT a požadavky smluvních stran.
3. Koordinující kraj se dále zavazuje zajistit, aby Hlavní smlouva obsahovala povinnost Dopravce uzavřít a po celou dobu trvání Hlavní smlouvy udržovat v platnosti smlouvy nezbytné pro zapojení do integrovaných dopravních systémů jednotlivých krajů a do Systému jednotného tarifu, zejména smlouvy se správci integrovaných dopravních systémů, clearingovými centry, provozovateli odbavovacích a informačních systémů a dalšími subjekty, jejichž zapojení je nezbytné pro řádné plnění povinností Dopravce.
4. Požadavky Královéhradeckého kraje a Pardubického kraje související se zapojením do jejich integrovaných dopravních systémů, odbavením, tarifem, clearingem, poskytováním dat, kontrolní činností a sankcemi budou vymezeny ve Specifikaci požadavků jednotlivých krajů nebo v Přímých smlouvách. Návrhy Přímých smluv, které jsou nezbytné pro plnění Hlavní smlouvy, budou, pokud možno, součástí zadávací dokumentace nebo v ní budou vymezeny alespoň jejich podstatné náležitosti.

## **Článek 10**

### **Dělbá výnosů, clearing a finanční vypořádání**

1. Smluvní strany se zavazují společně připravit, projednat a schválit Pravidla dělby výnosů upravující evidenci, clearing, rozúčtování a finanční vypořádání výnosů souvisejících se zajištěním veřejných služeb na lince L3 (dále jen „**Pravidla dělby výnosů**“). Pravidla dělby výnosů budou tvořit přílohu č. 3 této smlouvy. Dnem jejich písemného schválení všemi smluvními stranami se Pravidla dělby výnosů stávají přílohou č. 3 této smlouvy, aniž by bylo nutné uzavřít dodatek k této smlouvě. Požaduje-li však kterákoliv smluvní strana začlenění Pravidel dělby výnosů do této smlouvy formou dodatku, zavazují se smluvní strany takový dodatek bez zbytečného odkladu uzavřít. Koordinující kraj zajistí bez zbytečného odkladu po schválení Pravidel dělby výnosů jejich uveřejnění v registru smluv, podléhají-li takovému uveřejnění. Před uzavřením Hlavní smlouvy postačí, aby smluvní strany písemně schválily alespoň závazné principy Pravidel dělby výnosů včetně dočasné metodiky dělby výnosů použitelné do schválení jejich plného znění.
2. Schválení Pravidel dělby výnosů nebo alespoň jejich závazných principů podle odst. 1 tohoto článku představuje podmínku pro uzavření Hlavní smlouvy s Dopravcem. Koordinující kraj není oprávněn uzavřít Hlavní smlouvu, dokud nebudou Pravidla dělby výnosů nebo alespoň jejich závazné principy písemně odsouhlaseny všemi smluvními stranami.
3. Pravidla dělby výnosů upravují zejména:
  - a) způsob evidence a vykazování Skutečných tržeb a dalších výnosů,
  - b) pravidla rozdělování výnosů mezi jednotlivé kraje,

- c) pravidla rozúčtování tržeb integrovaných dopravních systémů,
  - d) pravidla rozúčtování výnosů ze Systému jednotného tarifu (SJT),
  - e) pravidla rozúčtování kompenzací státem nařízeného zlevněného jízdného a dalších obdobných plnění,
  - f) pravidla clearingů mezikrajských relací,
  - g) strukturu, rozsah a termíny poskytování dat,
  - h) kontrolní a reklamační mechanismy.
4. Administraci systému dělby výnosů, clearingů a finančního vypořádání mezi smluvními stranami koordinačně zajišťuje Liberecký kraj, není-li v Pravidlech dělby výnosů stanoveno jinak.
  5. Královéhradecký kraj a Pardubický kraj jsou povinny zajistit, aby správci jejich integrovaných dopravních systémů, clearingová centra nebo jimi pověřené osoby poskytovaly Koordinujícímu kraji podklady nezbytné pro dělbu výnosů, clearing a finanční vypořádání v rozsahu, struktuře, formátu a termínech stanovených Pravidly dělby výnosů. Pravidla dělby výnosů musí obsahovat alespoň požadavky na strukturu dat z IDS Královéhradeckého kraje a Pardubického kraje, periodicitu jejich předávání, odpovědnost za jejich správnost a postup reklamace nebo opravy chybných dat.
  6. Liberecký kraj zajišťuje koordinaci systému dělby výnosů, zejména koordinaci zpracování podkladů, kontrolu správnosti dat, poskytování výstupů smluvním stranám a koordinaci řešení reklamací a sporů souvisejících s dělbou výnosů.
  7. Koordinující kraj se zavazuje zajistit, aby Hlavní smlouva obsahovala povinnost Dopravce poskytovat všem smluvním stranám provozní, tarifní, ekonomické, odbavovací a statistické údaje nezbytné pro evidenci, kontrolu, clearing a rozdělení výnosů, a to ve struktuře, rozsahu a termínech stanovených touto Hlavní smlouvou, Pravidly dělby výnosů nebo specifickými požadavky jednotlivých krajů.
  8. Každá smluvní strana je oprávněna provádět kontrolu správnosti podkladů použitých pro rozdělení výnosů a uplatňovat připomínky nebo reklamace způsobem stanoveným v Pravidlech dělby výnosů.
  9. Koordinující kraj se zavazuje zajistit, aby Hlavní smlouva obsahovala odpovídající nápravná a sankční opatření pro případ, že Dopravce neposkytne řádně a včas údaje nebo podklady nezbytné pro rozdělení výnosů nebo znemožní kontrolu jejich správnosti.
  10. Změny Pravidel dělby výnosů, metodiky rozdělení výnosů, clearingových mechanismů nebo mezikrajského tarifu podléhají předchozímu projednání a písemnému souhlasu všech smluvních stran.
  11. Finanční vypořádání výnosů mezi smluvními stranami bude prováděno v termínech a způsobem stanoveným v Pravidlech dělby výnosů, zpravidla v návaznosti na Vyúčtování Finančního příspěvku na úhradu Skutečné kompenzace.

## **Článek 11**

### **Finanční model a pravidla ekonomického vypořádání**

1. Smluvní strany se dohodly, že ekonomické, finanční a provozní vztahy související se zajištěním veřejných služeb na lince L3 budou stanovovány pomocí elektronického výpočetního nástroje, který slouží ke kalkulaci Nabídkové ceny a následnému výpočtu Kompenzace podle Hlavní smlouvy v závislosti na vývoji Cenotvorných položek, Skutečných tržeb, parametrech Objednávky kraje a konečném vyúčtování Skutečnosti vůči Objednávce (dále také „**Finanční model**“). Finanční model bude představovat základní ekonomický nástroj pro stanovení, správu, kontrolu a vypořádání finančních vztahů mezi smluvními stranami a současně bude sloužit jako podklad pro ekonomické řízení veřejných služeb zajišťovaných podle Hlavní smlouvy. Finanční model musí umožnit samostatné sledování a rozdělení nákladů, výnosů, Kompenzace, Finančního příspěvku a Vyrovnávací platby ve vztahu k jednotlivým krajům. Součástí této smlouvy je rovněž smluvními stranami odsouhlasené výchozí znění Finančního modelu, které tvoří přílohu č. 4 této smlouvy (dále také „**Výchozí znění Finančního modelu**“), a výchozí znění Výpočtu Kompenzace, které tvoří přílohu č. 5 této smlouvy (dále také „**Výchozí znění Výpočtu Kompenzace**“), oboje ve znění uveřejněném na profilu zadavatele Libereckého kraje dne 06.08.2026 v rámci dokumentace nabídkového řízení.
2. Finanční model bude založen na principu vícesložkové ceny dopravního výkonu. Finanční model bude zohledňovat zejména provozní náklady, vývoj Cenotvorných položek, výnosy z jízdného, rozsah objednaného a skutečně realizovaného dopravního výkonu, specifické požadavky jednotlivých krajů a další ekonomické vlivy související se zajištěním veřejných služeb. Podrobný popis principů, struktury, metodiky výpočtu a fungování Finančního modelu bude upraven v Hlavní smlouvě a jejích přílohách.
3. Finanční model bude tvořen:
  - a) centrálním Finančním modelem pro celý provozní soubor „Ještědská železnice II“, který bude sloužit pro výpočet celkových ekonomických parametrů provozu a Kompenzace vůči Dopravci,
  - b) samostatnými dílčími Finančními modely pro jednotlivé kraje, které budou sloužit zejména pro rozdělení nákladů, výnosů, Kompenzace, Finančního příspěvku a Vyrovnávací platby mezi jednotlivé smluvní strany.
4. Liberecký kraj vykonává správu centrálního Finančního modelu. Za tímto účelem zejména zajišťuje zpracování ekonomických dat poskytovaných Dopravcem, provádí ekonomické vyhodnocování plnění Hlavní smlouvy a připravuje podklady pro finanční vypořádání mezi jednotlivými kraji.

### **Kompenzace a Finanční příspěvek**

5. Kompenzace představuje finanční vyjádření nároku Dopravce za plnění závazku veřejné služby podle Hlavní smlouvy. Skutečná kompenzace představuje výslednou výši Kompenzace stanovenou na základě skutečně dosažených ekonomických a provozních parametrů za příslušný Dopravní rok. Kompenzace bude stanovována v souladu s právními předpisy, podmínkami Hlavní smlouvy a pravidly Finančního modelu tak, aby odpovídala ekonomicky oprávněným nákladům Dopravce, přiměřenému zisku a dosaženým výnosům z provozu veřejných služeb.

6. Liberecký kraj vystupuje vůči Dopravci jako subjekt odpovědný za úhradu Skutečné kompenzace podle podmínek Hlavní smlouvy. Za tímto účelem zejména zajišťuje poskytování zálohových plateb Dopravci, kontrolu podkladů pro výpočet Kompenzace a provedení finančního vypořádání vůči Dopravci.
7. Královéhradecký kraj a Pardubický kraj se zavazují poskytovat Libereckému kraji finanční příspěvek odpovídající rozsahu veřejných služeb zajišťovaných na jejich území (dále také „**Finanční příspěvek**“). Finanční příspěvek bude představovat podíl jednotlivých krajů na Skutečné kompenzaci hrazené Dopravci Koordinujícím krajem a bude vypočítáván podle pravidel stanovených touto smlouvou, Finančním modelem a jeho přílohami.
8. Finanční příspěvek jednotlivých krajů bude stanovován transparentním a přezkoumatelným způsobem podle pravidel Finančního modelu, s přihlédnutím k rozsahu veřejných služeb, parametrům Objednávky kraje, specifickým požadavkům jednotlivých krajů, vývoji Cenotvorných položek a výši Skutečných tržeb.

### **Zálohové platby**

9. Smluvní strany se dohodly, že pravidla výpočtu Skutečné kompenzace, poskytování zálohových plateb na Finanční příspěvek, způsob jejich Vyúčtování, odsouhlasení a úhrady budou upraveny Finančním modelem, Hlavní smlouvou a příslušnými přílohami této smlouvy. Zálohové platby na Finanční příspěvek budou poskytovány v pravidelných intervalech a následně vypořádávány oproti skutečně dosaženým ekonomickým parametrům provozu. Pro příslušný Dopravní rok bude v souladu s pravidly stanovenými touto smlouvou a Finančním modelem zpracován platební kalendář záloh. Jeho stanovení ani změna nevyžadují uzavření dodatku k této smlouvě.
10. Královéhradecký kraj a Pardubický kraj se zavazují poskytovat Koordinujícímu kraji zálohové platby na Finanční příspěvek určený k úhradě Kompenzace Dopravci podle podmínek této smlouvy a Finančního modelu.
11. Výše zálohových plateb na Finanční příspěvek pro příslušný Dopravní rok nebo jeho část bude stanovena na základě předpokládaného rozsahu objednaných veřejných služeb, plánovaného dopravního výkonu, předpokládané výše Kompenzace a dalších ekonomických parametrů vyplývajících z Finančního modelu. Není-li dohodnuto jinak, budou zálohové platby hrazeny v pravidelných měsíčních splátkách podle platebního kalendáře záloh.
12. Koordinující kraj předloží Královéhradeckému kraji a Pardubickému kraji návrh platebního kalendáře záloh na Finanční příspěvek nejpozději 60 dnů před začátkem příslušného Dopravního roku, ledaže Hlavní smlouva nebo Finanční model stanoví jinou lhůtu. Dotčený kraj je oprávněn uplatnit odůvodněné připomínky do 15 pracovních dnů od doručení návrhu platebního kalendáře záloh na Finanční příspěvek; neuplatní-li je v této lhůtě, považuje se návrh platebního kalendáře záloh za odsouhlasený a za podklad pro úhradu zálohových plateb.
13. Pokud některý z krajů uplatní připomínky k výši zálohové platby na Finanční příspěvek, je povinen uhradit nespornou část zálohové platby ve lhůtě splatnosti. Sporná část zálohové platby na Finanční příspěvek bude vypořádána bez zbytečného odkladu po dohodě smluvních stran; nedojde-li k dohodě, použijí se pravidla řešení sporů podle této smlouvy. Uplatnění připomínek k výši zálohové platby na Finanční příspěvek nemá odkladný účinek vůči povinnosti uhradit nespornou část zálohové platby.

14. Poskytnuté zálohové platby na Finanční příspěvek budou po skončení příslušného Dopravního roku zúčtovány proti výsledné výši Finančního příspěvku příslušného kraje stanovené na základě jeho podílu na Skutečné kompenzaci. Rozdíl mezi souhrnnou výší zálohových plateb na Finanční příspěvek uhrazených příslušným krajem a výslednou výší jeho Finančního příspěvku představuje Vyrovnávací platbu.
15. Pokud dojde v průběhu Dopravního roku k podstatné změně rozsahu dopravního výkonu, parametrů Objednávky kraje, Cenotvorných položek nebo jiných ekonomických parametrů majících vliv na výši Kompenzace nebo Finančního příspěvku, jsou smluvní strany povinny bez zbytečného odkladu projednat odpovídající úpravu výše zálohových plateb a platebního kalendáře záloh na Finanční příspěvek.

#### **Výkazové zprávy a ekonomické podklady**

16. V průběhu Předrealizačního období jsou smluvní strany povinny projednat a dohodnout závaznou strukturu výkazových zpráv, ekonomických podkladů a datových výstupů sloužících zejména pro evidenci dopravních výkonů, výpočet Kompenzace, vyúčtování Finančního příspěvku, kontrolu ekonomických parametrů veřejných služeb a provádění úhrad Finančního příspěvku a Vyrovnávací platby. Dohodnuté výkazové zprávy a datové struktury budou závazné pro všechny smluvní strany po celou dobu trvání Hlavní smlouvy.

#### **Vyúčtování a finanční vypořádání mezi kraji**

17. Vyúčtování Skutečné kompenzace a Finančního příspěvku bude obsahovat údaje nezbytné pro ověření správnosti výpočtu a finanční vypořádání mezi smluvními stranami, zejména informace o rozsahu veřejných služeb, Skutečné kompenzaci, rozdělení nákladů a výnosů, poskytnutých zálohových platbách, uplatněných sankcích včetně jejich přiřazení jednotlivým krajům, dodatečných požadavcích a výsledné výši Vyrovnávací platby. Podrobnosti stanoví Finanční model.
18. Koordinující kraj zpracuje za každý Dopravní rok vyúčtování Skutečné kompenzace a Finančního příspěvku jednotlivých krajů a na jeho základě stanoví Vyrovnávací platbu pro každý kraj jako rozdíl mezi výslednou výší Finančního příspěvku příslušného kraje a souhrnnou výší zálohových plateb na Finanční příspěvek uhrazených tímto krajem za příslušný Dopravní rok (dále také „**Vyúčtování**“). Vyúčtování bude vycházet ze skutečně dosažených ekonomických a provozních parametrů příslušného Dopravního roku a z podkladů poskytnutých Dopravcem v souladu s Hlavní smlouvou a Finančním modelem.
19. Koordinující kraj předloží Vyúčtování nejpozději do 31.03. následujícího kalendářního roku, ledaže Hlavní smlouva nebo Finanční model vyžaduje pozdější poskytnutí podkladů Dopravcem; v takovém případě předloží Koordinující kraj Vyúčtování bez zbytečného odkladu po obdržení úplných podkladů.
20. Jednotlivé kraje jsou oprávněny Vyúčtování zkontrolovat, požadovat doplnění podkladů a vysvětlení jednotlivých ekonomických údajů, uplatnit připomínky nebo námitky, požadovat opravu nesprávných nebo neúplných údajů a požadovat provedení společné kontroly ekonomických podkladů.
21. Jednotlivé kraje jsou oprávněny uplatnit připomínky nebo námitky k Vyúčtování do 45 dnů ode dne jeho doručení. Pokud příslušný kraj ve stanovené lhůtě neuplatní připomínky nebo námitky ani nepožádá o doplnění podkladů, považuje se Vyúčtování za odsouhlasené.

22. Pokud některý z krajů uplatní odůvodněné připomínky nebo námitky k Vyúčtování, jsou smluvní strany povinny bez zbytečného odkladu zahájit společné jednání za účelem odstranění rozporů a dosažení shody nad konečným zněním ekonomického vypořádání. Do doby vypořádání sporných skutečností je dotčený kraj oprávněn pozastavit úhradu pouze té části Finančního příspěvku nebo Vyrovnávací platby, která je mezi smluvními stranami sporná. Nesporná část Finančního příspěvku nebo Vyrovnávací platby musí být uhrazena ve lhůtě splatnosti.
23. Finanční příspěvek a Vyrovnávací platba budou hrazeny na základě faktury vystavené oprávněnou smluvní stranou bezhotovostním převodem ve lhůtě 30 dnů ode dne jejího doručení, není-li ve faktuře uvedena lhůta delší.
24. Koordinující kraj se zavazuje zajistit prostřednictvím Hlavní smlouvy, aby Dopravce poskytoval smluvním stranám veškeré podklady, data a informace nezbytné pro správu a aktualizaci Finančního modelu, výpočet Kompenzace, Vyúčtování Finančního příspěvku, kontrolu ekonomických a provozních parametrů veřejných služeb a vyhodnocování plnění Hlavní smlouvy.
25. Dostane-li se některá smluvní strana do prodlení s úhradou zálohové platby Finančního příspěvku, Vyrovnávací platby nebo jiné částky splatné podle této smlouvy, je povinna uhradit oprávněné smluvní straně úrok z prodlení ve výši stanovené právními předpisy a nahradit jí újmu, která jí v důsledku prodlení vznikla, zejména částky, které byla oprávněná smluvní strana povinna uhradit Dopravci nebo jiné osobě v důsledku opožděné úhrady ze strany povinné smluvní strany. Tím není dotčeno právo smluvních stran uplatnit námitky proti sporné části Vyúčtování postupem podle této smlouvy.

## **Článek 12**

### **Kontrolní činnost a uplatňování sankcí**

1. Každá smluvní strana je oprávněna samostatně vykonávat kontrolní činnost zaměřenou na plnění povinností Dopravce při poskytování veřejných služeb na svém území. Kontrolní činnost zahrnuje zejména kontrolu dodržování jízdního řádu, kvality poskytovaných veřejných služeb, plnění technických a provozních standardů, funkčnosti odbavovacích, informačních a prodejních zařízení, poskytovaných provozních, ekonomických a statistických dat a plnění povinností při mimořádnostech a výlukách.
2. Liberecký kraj se zavazuje zajistit prostřednictvím Hlavní smlouvy povinnost Dopravce poskytovat jednotlivým krajům nezbytnou součinnost při výkonu kontrolní činnosti a umožnit pověřeným osobám jednotlivých krajů výkon kontroly. Každý kraj je oprávněn z kontrolní činnosti pořizovat kontrolní záznamy, požadovat odstranění zjištěných nedostatků a identifikovat porušení povinností Dopravce.
3. Zjistí-li některá smluvní strana porušení povinností Dopravce podle Hlavní smlouvy nebo jejích příloh, které se vztahuje k veřejným službám poskytovaným na území této smluvní strany nebo ke specifickému požadavku této smluvní strany, je oprávněna toto porušení s Dopravcem projednat, vyžádat si jeho stanovisko a shromáždit podklady potřebné pro posouzení porušení a určení výše příslušné sankce. Dotčená smluvní strana následně předá Koordinujícímu kraji návrh na uplatnění sankce, včetně výsledku komunikace s Dopravcem, označení porušené povinnosti podle Hlavní smlouvy nebo jejích příloh, časového a místního určení porušení, odůvodnění návrhu, vyčíslení navrhované sankce a podkladů z kontrolní činnosti nezbytných pro

její uplatnění vůči Dopravci. Koordinující kraj je oprávněn stanovit závazný vzor kontrolních záznamů, hlášenek a podkladů pro uplatnění sankcí a lhůty pro jejich předkládání. Pro vyloučení pochybností smluvní strany uvádí, že kontrolu porušení povinnosti Dopravce podle Hlavní smlouvy na území příslušného kraje zajišťuje tento příslušný kraj, nedohodnou-li se smluvní strany jinak.

4. Sankce a smluvní pokuty podle Hlavní smlouvy, které lze jednoznačně přiřadit k veřejným službám poskytovaným na území konkrétního kraje nebo k porušení povinnosti vztahující se ke specifickému požadavku konkrétního kraje, formálně uplatňuje vůči Dopravci Koordinující kraj jako smluvní strana Hlavní smlouvy na základě úplných a průkazných podkladů a vyčíslení předaných dotčeným krajem podle odst. 3 tohoto článku. Koordinující kraj není povinen uplatnit sankci v rozsahu navrženém dotčeným krajem, pokud dotčený kraj nepředá Koordinujícímu kraji ve stanovené lhůtě úplné a průkazné podklady, neoznačí porušenou povinnost, sankce není podle Hlavní smlouvy uplatnitelná, navržená výše sankce neodpovídá Hlavní smlouvě nebo by její uplatnění bylo v rozporu s právními předpisy nebo zásadami řádného hospodaření. V takovém případě Koordinující kraj svůj postup dotčenému kraji písemně odůvodní.
5. Výnos sankce nebo smluvní pokuty podle odst. 4 tohoto článku náleží v rámci finančního vypořádání tomu kraji, jehož veřejných služeb nebo specifického požadavku se porušení povinnosti Dopravce týkalo. Sankce a smluvní pokuty podle Hlavní smlouvy, které se vztahují k obecným povinnostem Dopravce podle Hlavní smlouvy nebo k plnění, které nelze jednoznačně přiřadit k území konkrétního kraje, uplatňuje vůči Dopravci Koordinující kraj; jejich výnos se mezi smluvní strany rozdělí v poměru, v jakém se podle Hlavní smlouvy, Finančního modelu nebo koeficientů dělby nákladů stanovených ve Výchozím znění Finančního modelu podílejí na úhradě fixních nákladů a nákladů souvisejících s Kolejovými vozidly, nedohodnou-li se smluvní strany jinak.
6. Pokud totéž jednání nebo opomenutí Dopravce může být sankcionováno podle Hlavní smlouvy i podle Přímé smlouvy, postupují smluvní strany tak, aby nedošlo k neodůvodněnému dvojímu postihu za totéž porušení téže povinnosti. Má-li porušení povinnosti dopad do Hlavní smlouvy nebo se týká povinnosti upravené Hlavní smlouvou, má přednost uplatnění sankce podle Hlavní smlouvy Koordinujícím krajem, ledaže se Koordinující kraj a dotčený kraj dohodnou jinak nebo Přímá smlouva upravuje samostatnou povinnost, která není sankcionována podle Hlavní smlouvy.
7. Pokud Koordinující kraj bezdůvodně neuplatní vůči Dopravci sankci nebo jiný finanční nárok řádně požadovaný dotčeným krajem podle odst. 3 tohoto článku, bude tato skutečnost zohledněna ve finančním vypořádání mezi smluvními stranami snížením finančního plnění dotčeného kraje o odpovídající částku. Za bezdůvodné neuplatnění se nepovažuje postup Koordinujícího kraje podle odst. 4 tohoto článku.

### **Článek 13**

#### **Náklady na dodatečné požadavky objednatele**

1. Náklady vzniklé v důsledku dodatečných požadavků některého z krajů nese kraj, který takový požadavek uplatnil, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak.

2. Dodatečnými požadavky se rozumí zejména požadavky nad rámec Výchozího rozsahu veřejných služeb nebo nad rámec standardů vymezených Hlavní smlouvou a jejími přílohami nebo Specifikací požadavků jednotlivých krajů. Rozsah dodatečných požadavků, podmínky jejich uplatňování a způsob stanovení souvisejících nákladů upravuje Hlavní smlouva, Specifikace požadavků jednotlivých krajů a další související přílohy smluvní dokumentace.
3. Koordinující kraj je povinen zajistit prostřednictvím Hlavní smlouvy, aby Dopravce před realizací dodatečného požadavku předložil dotčenému kraji nebo objednateli vyčíslení ekonomických dopadů požadavku, vyhodnocení provozních a technologických dopadů, návrh způsobu realizace požadavku a předpokládaný termín realizace.

#### **Článek 14**

##### **Postup při neuzavření Hlavní smlouvy a zajištění přechodného provozu**

1. V případě, že nebude možné zahájit provoz linky L3 v termínu předpokládaném touto smlouvou, zejména z důvodu neuzavření Hlavní smlouvy s Dopravcem, opožděného dokončení nabídkového řízení, nepřipravenosti Kolejových vozidel, omezení nebo nepřipravenosti železniční infrastruktury, nepřidělení kapacity dráhy nebo jiných skutečností nezávislých na vůli smluvních stran, zavazují se smluvní strany bez zbytečného odkladu zahájit společný postup směřující k zajištění nepřerušené dopravní obslužnosti území jednotlivých krajů a zachování základní funkce mezikrajského spojení mezi Libercem, Hradcem Králové a Pardubicemi.
2. Přechodné zajištění veřejných služeb může být realizováno zejména prostřednictvím přímého zadání veřejných služeb podle příslušných právních předpisů nebo jiným právně přípustným způsobem. Smluvní strany se zavazují zvolit takové řešení, které umožní zajistit veřejné služby v potřebném rozsahu a současně vytvoří podmínky pro následné zahájení provozu podle Hlavní smlouvy bez zbytečných dodatečných nákladů a provozních omezení.
3. Smluvní strany se zavazují při zajištění přechodného provozu postupovat koordinovaně tak, aby byly v maximální možné míře zachovány:
  - a) kontinuita mezikrajského železničního spojení,
  - b) návaznost veřejné dopravy,
  - c) odpovídající kapacita spojů,
  - d) základní standardy kvality veřejných služeb,
  - e) kompatibilita odbavení cestujících a tarifních podmínek.

Při přijímání přechodných opatření budou smluvní strany usilovat o minimalizaci negativních dopadů na cestující, objednatele veřejných služeb, dopravce a další dotčené subjekty.

4. Nedohodnou-li se smluvní strany jinak, zajistí po přechodnou dobu dopravní obslužnost:
  - a) Pardubický kraj v úseku Pardubice – Hradec Králové,
  - b) Královéhradecký kraj v úseku Hradec Králové – Jaroměř,

c) Liberecký kraj v úseku Jaroměř – Stará Paka – Liberec.

Toto rozdělení vychází ze stávající organizace veřejných služeb, územní působnosti jednotlivých krajů a jejich schopnosti zajistit dopravní obslužnost na příslušném území bez nutnosti zásadních organizačních změn.

5. Liberecký kraj se zavazuje přijmout nejpozději do 31.07.2027 nezbytná rozhodnutí a opatření umožňující přechodné zajištění veřejných služeb v úseku Jaroměř – Stará Paka – Liberec. Cílem tohoto ustanovení je vytvořit dostatečný časový prostor pro případné zajištění dopravních výkonů v úseku, který není v současné době předmětem samostatné smlouvy o veřejných službách, a minimalizovat riziko vzniku dopravní obslužnosti bez zajištěného dopravce.
6. Smluvní strany bez zbytečného odkladu zahájí jednání o:
  - a) přechodném nebo dlouhodobém způsobu zajištění veřejných služeb,
  - b) koordinaci jízdních řádů,
  - c) financování veřejných služeb,
  - d) zajištění návazností veřejné dopravy,
  - e) dalším společným postupu při zajištění veřejných služeb na lince L3.
7. Cílem těchto jednání je dosáhnout co nejrychleji stabilního a dlouhodobě udržitelného řešení, které umožní návrat k původně zamýšlenému modelu zajištění veřejných služeb nebo nalezení jiného společně akceptovatelného způsobu jejich poskytování.
8. Nový termín zahájení provozu linky L3 lze stanovit zpravidla pouze k termínům celostátních změn jízdních řádů nebo jejich změn vyhlášených Ministerstvem dopravy České republiky, nedohodnou-li se smluvní strany jinak nebo neumožňují-li právní předpisy jiný postup. Toto pravidlo sleduje zajištění provozní stability, koordinace s ostatní veřejnou dopravou, včasné informování cestujících a minimalizaci mimořádných zásahů do organizace železniční dopravy.
9. Pokud přechodné řešení podle tohoto článku vyžaduje změnu práv nebo povinností smluvních stran podle této smlouvy, uzavřou smluvní strany dodatek k této smlouvě. Pokud jde pouze o operativní koordinaci postupu bez změny práv a povinností smluvních stran, postačí písemné potvrzení dohodnutého postupu oprávněnými zástupci smluvních stran.

## **Článek 15**

### **Výpočtový nástroj a dopravní model**

1. Pro potřeby přípravy a realizace nabídkového řízení bude používán výpočtový nebo modelovací nástroj určený pro sestavení a vyhodnocování rozsahu veřejných služeb a souvisejících provozních parametrů linky L3 (dále jen „**Výpočtový nástroj**“). Výpočtový nástroj určí Liberecký kraj jako Koordinující kraj po projednání s Královéhradeckým krajem a Pardubickým krajem. Koordinující kraj je povinen ostatní kraje s použitým Výpočtovým nástrojem, jeho základní strukturou, vstupy, výstupy a způsobem práce s daty seznámit tak, aby mohly ověřit dopady na své Objednávky kraje, Finanční příspěvek a další ekonomické parametry.

2. Královéhradecký kraj může Koordinujícímu kraji poskytnout svůj dosavadní výpočtový nebo analytický nástroj jako podklad pro přípravu dopravního modelu. Použití takového nástroje není podle této smlouvy povinné a nezakládá samo o sobě nárok Královéhradeckého kraje na úplatu, ledaže smluvní strany uzavřou samostatnou dohodu upravující rozsah poskytnutí, práva k užití, odpovědnost za správnost, aktualizaci a případné finanční vypořádání.
3. Výpočtový nástroj bude sloužit jako podklad pro modelování a vyhodnocování rozsahu veřejných služeb, dopravních výkonů, oběhů Kolejových vozidel, provozních parametrů, kapacity spojů, přepravní poptávky a ekonomických dopadů navrhovaných změn, jakož i pro přípravu dopravního modelu, zadávací dokumentace, Hlavní smlouvy a ekonomického modelu. Výstupy z Výpočtového nástroje mají podpůrný a analytický charakter a samy o sobě nenahrazují potvrzení realizovatelnosti jízdního řádu provozovatelem dráhy podle této smlouvy ani závazné výstupy Finančního modelu.
4. Není-li mezi smluvními stranami předem písemně dohodnuto jinak, nese každá smluvní strana samostatně své vlastní náklady spojené s použitím, kontrolou, správou, aktualizací nebo rozvojem Výpočtového nástroje, včetně nákladů na přípravu podkladů, zpracování dat, ověření výstupů a související odborné činnosti. Společné náklady na Výpočtový nástroj nebo náklady, které mají být hrazeny jinou smluvní stranou než tou, která je vynaložila, mohou vzniknout pouze na základě předchozí písemné dohody dotčených smluvních stran, která stanoví jejich rozsah, účel a způsob finančního vypořádání.

## **Článek 16**

### **Podmínky uzavření Hlavní smlouvy**

1. Smluvní strany se dohodly, že uzavření Hlavní smlouvy s vybraným Dopravcem je podmíněno splněním podmínek stanovených právními předpisy, zadávací dokumentací a touto smlouvou. Podmínky podle tohoto článku musí být vykládány a uplatňovány tak, aby bezdůvodně neblokovaly průběh nabídkového řízení, posouzení a hodnocení nabídek ani uzavření Hlavní smlouvy, pokud jsou splněny právní, ekonomické a věcné předpoklady pro její uzavření.
2. Hlavní smlouvu lze uzavřít pouze za předpokladu, že:
  - a) bylo řádně dokončeno nabídkové řízení a byl vybrán Dopravce v souladu se zadávacími podmínkami a příslušnými právními předpisy,
  - b) příslušné orgány smluvních stran, jejichž schválení je vyžadováno právními předpisy, vnitřními předpisy příslušného kraje nebo touto smlouvou, schválily uzavření Hlavní smlouvy nebo vyslovily souhlas s finanční účastí příslušného kraje na zajištění veřejných služeb podle Hlavní smlouvy,
  - c) byl mezi smluvními stranami odsouhlasen Finanční model odpovídající výsledku nabídkového řízení a podmínkám nabídky vybraného Dopravce v rozsahu nezbytném pro stanovení Kompenzace, Finančních příspěvků a finančních dopadů na jednotlivé kraje,
  - d) smluvní strany schválily Pravidla dělby výnosů nebo alespoň jejich závazné principy včetně dočasné metodiky dělby výnosů použitelné do doby schválení plného znění Pravidel dělby výnosů,

- e) byly připraveny finální nebo věcně ustálené návrhy Přímých smluv, které mají být uzavřeny mezi Dopravcem a Královéhradeckým krajem, Pardubickým krajem, jejich koordinátory nebo správci jejich integrovaných dopravních systémů, pokud jsou tyto smlouvy nezbytné pro řádné zahájení poskytování veřejných služeb, zajištění odbavení cestujících, dělby tržeb nebo plnění specifických požadavků jednotlivých krajů,
  - f) byly splněny případné podmínky související s financováním, dotační podporou nebo pořízením Kolejových vozidel, pokud jejich splnění před uzavřením Hlavní smlouvy vyžadují právní předpisy, poskytovatelé financování, zadávací dokumentace nebo tato smlouva.
3. Pokud lze některou z Přímých smluv uzavřít až po podpisu Hlavní smlouvy, není její předchozí podpis podmínkou uzavření Hlavní smlouvy, pokud zadávací dokumentace nebo Hlavní smlouva jednoznačně stanoví povinnost Dopravce takovou Přímou smlouvu uzavřít před Zahájením provozu nebo v jiné závazné lhůtě a pokud jsou podstatné náležitosti takové Přímé smlouvy známy a poskytnuty účastníkům nabídkového řízení nejpozději společně s výzvou k podání konečných nabídek. Přímá smlouva uzavíraná po podpisu Hlavní smlouvy nesmí bez předchozího souhlasu Koordinujícího kraje a bez dodržení pravidel nabídkového řízení rozšiřovat povinnosti Dopravce nad rámec zadávací dokumentace, Hlavní smlouvy nebo podkladů poskytnutých účastníkům nabídkového řízení nejpozději společně s výzvou k podání konečných nabídek.
  4. Požadavky Královéhradeckého kraje a Pardubického kraje, které mají být závazné pro Dopravce, včetně požadavků určených k promítnutí do Přímých smluv, musí být předány Koordinujícímu kraji v takové podobě, rozsahu a lhůtě, aby mohly být součástí zadávací dokumentace poskytnuté účastníkům nabídkového řízení nejpozději společně s výzvou k podání konečných nabídek. Požadavek předaný po této lhůtě nebo požadavek, který nebyl účastníkům nabídkového řízení znám v rozsahu nezbytném pro zpracování konečné nabídky, nemůže být důvodem pro odmítnutí souhlasu s uzavřením Hlavní smlouvy, ledaže jeho zpracování je nezbytné podle právních předpisů nebo z jiného důvodu, který smluvní strana nemohla při vynaložení náležité péče uplatnit dříve.
  5. Návrh Přímé smlouvy nebo její části, který bude po výzvě k podání konečných nabídek předložen v podobě, jež podstatně mění povinnosti Dopravce oproti zadávací dokumentaci, Hlavní smlouvě nebo podkladům poskytnutým účastníkům nabídkového řízení, může být důvodem pro odklad uzavření Hlavní smlouvy pouze tehdy, pokud se smluvní strany shodnou, že bez takové Přímé smlouvy nelze veřejné služby řádně zahájit nebo plnit. V ostatních případech smluvní strany přednostně zvolí řešení, které umožní uzavření Hlavní smlouvy a současně stanoví Dopravci povinnost uzavřít Přímou smlouvu před Zahájením provozu nebo v jiné závazné lhůtě.
  6. Koordinující kraj je povinen po dokončení posouzení a hodnocení konečných nabídek předložit ostatním smluvním stranám podklady nezbytné pro jejich interní schvalovací postupy, zejména výsledky posouzení a hodnocení konečných nabídek, ekonomické vyhodnocení nabídek včetně dopadů na jednotlivé kraje, vyhodnocení splnění specifických požadavků jednotlivých krajů, návrh Finančního modelu, návrh rozdělení Finančních příspěvků, stav přípravy Pravidel dělby výnosů, stav přípravy Přímých smluv a návrh dalšího postupu.
  7. Každá smluvní strana je povinna bez zbytečného odkladu informovat ostatní smluvní strany, zda schválení uzavření Hlavní smlouvy, finanční účasti kraje nebo souvisejících dokumentů přísluší radě kraje, zastupitelstvu kraje nebo jinému orgánu či osobě podle jejích vnitřních pravidel. Smluvní

strana je současně povinna sdělit, jaké podklady jsou pro schválení nezbytné a v jakém předpokládaném termínu lze rozhodnutí příslušného orgánu získat.

8. Definitivní rozhodnutí o uzavření Hlavní smlouvy s vybraným Dopravcem bude přijato až po dokončení posouzení a hodnocení konečných nabídek, zejména s ohledem na celkovou finanční náročnost veřejných služeb, dlouhodobou ekonomickou udržitelnost projektu, dopady na rozpočty jednotlivých krajů, provozní a technickou realizovatelnost nabídky, splnění specifických požadavků jednotlivých krajů a splnění podmínek stanovených touto smlouvou.
9. Nesouhlas smluvní strany s uzavřením Hlavní smlouvy musí být konkrétně odůvodněn. Důvodem nesouhlasu může být zejména významný a doložený negativní dopad na rozpočet dotčeného kraje, překročení předem oznámeného ekonomického limitu dotčeného kraje, nesplnění podstatného specifického požadavku dotčeného kraje, který byl řádně a včas uplatněn podle této smlouvy, nesoulad s právními předpisy, neexistence nezbytného finančního krytí, neschválení příslušným orgánem kraje nebo jiný obdobně závažný důvod. Smluvní strana, která souhlas neudělí, je povinna současně navrhnout další postup směřující k odstranění důvodů nesouhlasu nebo k přechodnému zajištění dopravní obslužnosti.
10. Za důvod nesouhlasu s uzavřením Hlavní smlouvy se nepovažuje samotná skutečnost, že Přímá smlouva nebyla podepsána před podpisem Hlavní smlouvy, pokud jsou splněny podmínky podle odst. 3 tohoto článku. Za důvod nesouhlasu se dále nepovažuje požadavek, který příslušná smluvní strana neuplatnila včas tak, aby mohl být zohledněn v zadávací dokumentaci nejpozději společně s výzvou k podání konečných nabídek, ledaže jde o požadavek vyvolaný změnou právních předpisů, rozhodnutím příslušného orgánu veřejné moci nebo jinou objektivní skutečností, kterou dotčená smluvní strana nemohla dříve předvídat.
11. Smluvní strany se zavazují bez zbytečného odkladu projednat výsledky posouzení a hodnocení konečných nabídek. Každá smluvní strana je oprávněna požadovat doplnění podkladů, vysvětlení ekonomických parametrů nabídky nebo projednání dopadů nabídky na veřejné služby zajišťované na jejím území. Takové požadavky musí být uplatněny bez zbytečného odkladu po obdržení podkladů podle odst. 6 tohoto článku.
12. Nedojde-li mezi smluvními stranami ke shodě ohledně uzavření Hlavní smlouvy, jsou smluvní strany povinny bez zbytečného odkladu zahájit jednání o dalším postupu, zejména o úpravě rozsahu veřejných služeb, úpravě technických nebo kvalitativních požadavků, úpravě finančních parametrů, opakování nabídkového řízení, zajištění přechodného provozu jiným zákonným způsobem nebo jiném řešení zajištění dopravní obslužnosti na území jednotlivých krajů.

## **Článek 17**

### **Doba trvání smlouvy**

1. Tato smlouva se uzavírá na dobu určitou, a to ode dne její účinnosti do skončení účinnosti Hlavní smlouvy uzavřené mezi Libereckým krajem a Dopravcem pro zajištění veřejných služeb na lince L3, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak.
2. Smluvní strany předpokládají, že veřejné služby podle této smlouvy budou zajišťovány po dobu odpovídající době trvání Hlavní smlouvy, případně po jinou dobu stanovenou Hlavní smlouvou nebo jejími dodatky.

3. Skončením účinnosti Hlavní smlouvy nezanikají ta ustanovení této smlouvy, která vzhledem ke své povaze mají trvat i po skončení Hlavní smlouvy, zejména ustanovení o finančním vypořádání, Vyrovnávací platbě, dělbě výnosů, kontrole, sankcích, důvěrných informacích, ochraně obchodního tajemství, poskytování dat, dotačních závazcích, vozidlovém vypořádání, náhradě škody a řešení sporů.
4. Smluvní strany jsou oprávněny jednat o uzavření nové smlouvy nebo dodatku k této smlouvě i před uplynutím doby jejího trvání, zejména v případě přípravy nového nabídkového řízení, změny právních předpisů, změny dopravní koncepce jednotlivých krajů nebo zásadní změny ekonomických či provozních podmínek veřejné dopravy.
5. Tato smlouva se použije přiměřeně také na období přechodného zajištění veřejných služeb podle této smlouvy, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak. Pro přechodné období se použijí zejména ustanovení této smlouvy o koordinaci smluvních stran, financování, vypořádání nákladů a výnosů, poskytování dat, kontrole, sankcích a součinnosti, a to v rozsahu odpovídajícím zvolenému způsobu přechodného zajištění veřejných služeb. Uzavření dodatku k této smlouvě se vyžaduje pouze tehdy, pokud má být pro přechodné období změněn rozsah práv a povinností smluvních stran, způsob financování, rozdělení nákladů nebo jiný podstatný parametr spolupráce oproti této smlouvě.
6. Do uzavření Hlavní smlouvy je kterákoli smluvní strana oprávněna z důvodu hodného zvláštního zřetele písemně požadovat změnu této smlouvy, ukončení své účasti na společném modelu nebo ukončení této smlouvy, zejména pokud již není účelné nebo možné, aby veřejné služby na jejím území byly zajišťovány prostřednictvím společného nabídkového řízení nebo Hlavní smlouvy. Smluvní strany jsou povinny takový požadavek bez zbytečného odkladu projednat a zvolit právně přípustný postup, zejména změnu zadávací dokumentace, změnu rozsahu veřejných služeb, vyjmutí veřejných služeb na území dotčeného kraje ze společného modelu, uzavření dodatku k této smlouvě nebo dohodu o jejím ukončení.

## **Článek 18**

### **Kontaktní osoby smluvních stran**

1. Smluvní strany určí kontaktní osoby odpovědné za vzájemnou komunikaci a koordinaci záležitostí souvisejících s plněním této smlouvy.
2. Kontaktní osoby jsou oprávněny zajišťovat běžnou operativní komunikaci, předávání informací a podkladů a koordinaci činností souvisejících s plněním této smlouvy. Kontaktní osoby nejsou oprávněny měnit obsah této smlouvy ani přijímat rozhodnutí, která podle této smlouvy nebo právních předpisů podléhají schválení příslušnými orgány smluvních stran, ledaže jsou k provedení konkrétního úkonu nebo rozhodnutí výslovně pověřeny příslušným orgánem smluvní strany.
3. Každá smluvní strana určí kontaktní osoby pro komunikaci podle této smlouvy a jejich kontaktní údaje. Seznam kontaktních osob a kontaktní údaje budou ostatním smluvním stranám předány elektronickou formou.
4. Změna kontaktní osoby nebo jejich kontaktních údajů nevyžaduje uzavření dodatku k této smlouvě. Dotčená smluvní strana je povinna oznámit takovou změnu ostatním smluvním stranám bez zbytečného odkladu elektronickou formou.

## **Článek 19**

### **Změny smlouvy a pravidla uzavírání dodatků**

1. Tuto smlouvu lze měnit nebo doplňovat pouze písemnými vzestupně číslovanými dodatky podepsanými všemi smluvními stranami, nestanoví-li tato smlouva jinak.
2. Dodatek k Hlavní smlouvě podléhá předchozímu projednání se všemi smluvními stranami a jejich předchozímu souhlasu, pokud má podstatný dopad na Kompenzaci, Finanční model, Finanční příspěvek, rozsah veřejných služeb, provozní koncept, technické parametry Kolejových vozidel, Pravidla dělby výnosů nebo práva a povinnosti jednotlivých krajů podle této smlouvy. Vyžadují-li právní předpisy nebo vnitřní předpisy některého kraje schválení příslušným orgánem kraje, je souhlas tohoto kraje podmíněn takovým schválením.
3. Za změnu Hlavní smlouvy vyžadující souhlas všech smluvních stran podle odst. 2 tohoto článku se nepovažuje změna, kterou lze podle Hlavní smlouvy provést pokynem Objednatele, Objednávkou kraje, Změnou Objednávky, indexací, aktualizací platebního kalendáře, aktualizací výkazové zprávy, aktualizací datového rozhraní, aktualizací metodik vykazování, aktualizací seznamu Kolejových vozidel nebo jiným smluvně předvídaným postupem bez uzavření dodatku k Hlavní smlouvě, pokud taková změna nepřekračuje limity stanovené Hlavní smlouvou, Finančním modelem, zadávací dokumentací nebo touto smlouvou a nemá podstatný dopad na práva, povinnosti nebo finanční účast ostatních smluvních stran.
4. Objednávky kraje, Změny Objednávky a další změny prováděné postupem podle Hlavní smlouvy se uskutečňují v režimu Hlavní smlouvy a této smlouvy a nevyžadují uzavření dodatku k této smlouvě ani k Hlavní smlouvě, ledaže Hlavní smlouva, tato smlouva, právní předpisy nebo povaha konkrétní změny vyžadují jiný postup.
5. Smluvní strana, jejíž práv, povinností, veřejných služeb na jejím území nebo jejíž finanční účasti se změna podle odst. 3 nebo 4 tohoto článku týká, musí být o takové změně informována bez zbytečného odkladu prostřednictvím kontaktních osob určených podle této smlouvy. Pokud změna vyžaduje součinnost této smluvní strany, je povinna ji poskytnout v rozsahu a lhůtách stanovených touto smlouvou, Hlavní smlouvou nebo dohodou smluvních stran.
6. Tímto článkem nejsou dotčena pravidla pro změnu závazku podle právních předpisů, zadávací dokumentace, Hlavní smlouvy ani pravidla pro schvalování úkonů příslušnými orgány jednotlivých krajů.
7. Na žádost kterékoliv smluvní strany budou změny provedené podle odst. 3 a 4 tohoto článku nebo jiné podstatné změny a souhlasy provedené bez dodatku shrnuty v souhrnném dodatku k této smlouvě nebo v jiném písemném potvrzení schváleném smluvními stranami, pokud je to účelné pro právní jistotu smluvních stran, jejich vnitřní schvalovací postupy nebo následnou kontrolu plnění této smlouvy.

## **Článek 20**

### **Výklad pojmů a smluvních dokumentů**

1. Není-li v této smlouvě výslovně stanoveno jinak, mají pojmy uvozené velkým počátečním písmenem význam stanovený v Hlavní smlouvě.

2. Je-li určitý pojem definován v této smlouvě, použije se pro účely této smlouvy přednostně definice obsažená v této smlouvě.
3. Je-li určitý pojem definován odlišně v některé z příloh Hlavní smlouvy nebo v jiném souvisejícím smluvním dokumentu, zejména ve smlouvách uzavřených se správcí integrovaných dopravních systémů nebo jinými kraji, použije se pro účely výkladu příslušného dokumentu přednostně definice obsažená v tomto dokumentu.
4. V případě rozporu mezi ustanoveními této smlouvy, jejích příloh, Hlavní smlouvy, příloh Hlavní smlouvy a Přímých smluv se pro účely vztahů mezi smluvními stranami použije následující pořadí přednosti, pokud z povahy věci nebo z výslovného ujednání smluvních stran nevyplyvá něco jiného: a) tato smlouva; b) přílohy této smlouvy; c) Hlavní smlouva; d) přílohy Hlavní smlouvy; e) Přímé smlouvy v rozsahu, v jakém upravují specifické vztahy mezi Dopravcem a příslušným krajem, jeho koordinátorem nebo správcem integrovaného dopravního systému. Přímé smlouvy nesmí být vykládány způsobem, který by měnil nebo rozšiřoval povinnosti Koordinujícího kraje podle Hlavní smlouvy nebo této smlouvy bez jeho předchozího souhlasu.

## **Článek 21**

### **Závěrečná ustanovení**

1. Změny této smlouvy a změny Hlavní smlouvy se řídí čl. 19 této smlouvy.
2. Nedílnou součástí této smlouvy jsou tyto přílohy:
  - a) Příloha č. 1 – Výchozí rozsah veřejných služeb,
  - b) Příloha č. 2 – Výchozí jízdní řád provozního konceptu linky L3 a přehled známých infrastrukturních předpokladů a rizik,
  - c) Příloha č. 3 – Pravidla dělby výnosů nebo závazné principy dělby výnosů,
  - d) Příloha č. 4 – Výchozí znění Finančního modelu,
  - e) Příloha č. 5 – Výchozí znění Výpočtu Kompenzace.
3. Práva a povinnosti neupravené touto smlouvou se řídí zákonem o veřejných službách v přepravě cestujících, správním řádem, nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, občanským zákoníkem v rozsahu jeho podpůrného použití a dalšími příslušnými právními předpisy.
4. Tato smlouva je vyhotovena v elektronické podobě a každá smluvní strana obdrží její elektronické vyhotovení. Smlouva nabývá platnosti dnem připojení kvalifikovaného elektronického podpisu poslední z osob oprávněných jednat za smluvní strany. Elektronické podpisy budou opatřeny kvalifikovanými elektronickými časovými razítky v souladu se zákonem č. 297/2016 Sb., o službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce, ve znění pozdějších předpisů. Tato smlouva nabývá účinnosti dnem jejího uveřejnění v registru smluv podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv, ve znění pozdějších předpisů. Uveřejnění této smlouvy v registru smluv zajistí Liberecký kraj.

5. Uzavření této smlouvy bylo schváleno:

- a) Zastupitelstvem Libereckého kraje usnesením č. ... ze dne DD.MM.RRRR;
- b) Zastupitelstvem Královéhradeckého kraje usnesením č. ... ze dne DD.MM.RRRR;
- c) Zastupitelstvem Pardubického kraje usnesením č. ... ze dne DD.MM.RRRR.

Za Liberecký kraj:

V Liberci dle elektronického podpisu

.....

Za Královéhradecký kraj:

V Hradci Králové dle elektronického podpisu

.....

Za Pardubický kraj:

V Pardubicích dle elektronického podpisu

.....