

## Příloha č. 9D

### Základní pravidla pro fungování pilotního provozu Systému jednotného tarifu

# System jednotného tarifu TECHNICKÁ DOKUMENTACE

## VERZE 1.10

# Plán pilotního provozu

#### Stručný obsah dokumentu:

Tento dokument popisuje časový harmonogram zavádění Systému jednotného tarifu (dále jen "SJT") do provozu. Dokument popisuje základní principy a způsoby vč. uvedení plánovaných termínů, které jsou zásadní po dokončení jednotlivých komponent SJT pro postupné spouštění systému SJT jako funkčního produktu vůči cestující veřejnosti prostřednictvím dopravců.

#### Seznam změn a revizí:

Verze	Datum	Popis změn	Provedl
1.00	31. 8. 2019	Vytvoření dokumentu	Henzl
1.01	2. 9. 2019	Aktualizace dokumentu na základě připomínek teamu	Henzl
1.02	2. 10. 2019	Zpracování připomínek, doplnění změn, doplnění demo a rozfázování náběhu provozu systému	Henzl
1.10	4. 11. 2019	Konsolidace připomínek dopravců	Kováč

Datum vydání:

4. listopadu 2019

Platnost omezená do:

procesní dokumentace s neomezenou platností

## 1 Úvod do problematiky pilotního provozu

**Pilotním provozem SJT** se rozumí časově a funkčně takový statut systému, v němž jsou všechny součásti, které mají vliv na jeho plnohodnotné užívání ze strany koncového zákazníka (cestujícího), dokončeny, interně otestovány, nasazeny a připraveny k uvedení do plnohodnotného provozu.

Vzhledem k rozsahu systému, jeho komplexitě a nutným úpravám systémů a procesů na straně přístupujících dopravců a třetích stran není možné provést spuštění systému metodou *vypnuto* × *zapnuto*, ale je nutné jednotlivé části systému spouštět a „zahořovat“ po částech. Je také nezbytné zaměřit se na fungování systému jako celku z pohledu integrace třetích stran.

Z tohoto důvodu byl vytvořen institut plánu pilotního provozu, což je časový a funkční harmonogram, který je na straně jedné vymezený okamžikem dokončení všech klíčových komponent systému; a na straně druhé akceptací celkového řešení SJT ze strany objednatele a protokolárním přechodem systému ze stavu pilotního provozu do rutinního provozu.

**Součástí plánu pilotního provozu je i termín, kdy bude SJT plnohodnotně spuštěn pro užívání široké veřejnosti.** Plnohodnotnému spuštění musí předcházet komunikační a marketingová kampaň produktu, která však není součástí a předmětem tohoto dokumentu.

## 2 Požadavky vyplývající ze smluvního zakotvení

Pro zpracování návrhu plánu pilotního provozu a jeho jednotlivých fází byly ze stávajícího smluvního zakotvení sumarizovány následující požadavky, které jsou kladeny na pilotní provoz z pohledu smluvního:

Zdroj požadavku	Umístění	Popis požadavku
Rámcová smlouva tělo	pojmy	Pilotním provozem se pro účely této Smlouvy rozumí prověření navrženého systému ve vzájemných souvislostech na vybraném vzorku provozních dat. Na tomto vzorku pak probíhá simulace rutinního provozu tím způsobem, že se zkoušejí všechny navržené procesy v logickém sledu a kontrolují se vzájemné vazby
Rámcová smlouva tělo	3.1.1	Dodavatel se podpisem této Smlouvy zavazuje poskytnout Objednateli provedení Implementace Systému včetně zajištění Pilotního provozu Systému, a to v rozsahu a za podmínek stanovených v článku 4 rámcové Smlouvy,
Rámcová smlouva tělo	4.6	Smluvní strany se dohodly, že Dodavatel je v rámci realizace Implementace Systému povinen provést a zahájit Pilotní provoz Systému jako nedílnou součást této Implementace, jehož cílem je ověření funkčnosti Systému v rozsahu vymezeném v Návrhu řešení Systému dle této Smlouvy s využitím reálných provozních dat, a to po dobu šesti (6) kalendářních měsíců ode dne zahájení předávání dat, ze systémů zúčastněných dopravců do Systému dle článku 15.4 rámcové Smlouvy.
Rámcová smlouva tělo	4.7	Dodavatel je povinen písemně vyzvat Objednatele k předávání dat dle článku 15.4 této Smlouvy nejméně pět (5) Pracovních dnů před plánovaným termínem zahájení takového předávání ze systémů

		zúčastněných dopravců do Systému, čímž dojde fakticky k zahájení Pilotního provozu Systému.
Rámcová smlouva tělo	4.8	Smluvní strany se dohodly, že Pilotní provoz Systému bude probíhat způsobem vymezeným v Příloze č. 2 rámcové Smlouvy (Specifikace rutinního provozu), a to na konkrétním souboru dopravních výkonů, na kterém bude zajišťovat všechny plnohodnotné funkce Systému. Obě smluvní Strany činí nesporným, že pilotní provoz se liší od rutinního provozu pouze neposkytováním služeb Údržby a Podpory Systému ze strany Dodavatele a zbavením povinnosti Dodavatele poskytovat během Pilotního provozu garance Systému formou SLA.
Rámcová smlouva tělo	4.9	Smluvní strany se dohodly, že Dodavatel je povinen během celého průběhu Pilotního provozu sledovat provozní parametry Systému blíže vymezené v Příloze č. 2 (Specifikace rutinního provozu) rámcové Smlouvy a ukládat provozní data vymezená v Příloze č. 2 této Smlouvy.
Rámcová smlouva tělo	4.10	Smluvní strany se dohodly, že průběh Pilotního provozu Systému bude mezi Smluvními stranami zastoupenými dle článku 24 rámcové Smlouvy vyhodnocován měsíčně za účasti Zástupců Dodavatele i Zástupců Objednatele.
Rámcová smlouva tělo	4.11	Smluvní strany se dohodly, že k ukončení Implementace Systému, a tedy k převzetí díla a Systému do Rutinního provozu Objednatelem, může dojít pouze v rámci akceptačního řízení dle tohoto článku Smlouvy, a to formou vyhodnocení Smluvních stran, zda dílo splňuje veškeré požadavky na jeho provoz v rámci Rutinního provozu vymezené v Příloze č. 2 (Specifikace rutinního provozu) této Smlouvy, a zejména pak po splnění časové podmínky realizace délky Pilotního provozu dle článku 4.6 této Smlouvy, nejdříve však v termínu dle plánu vymezeného v Příloze č. 4 (Harmonogramu) této Smlouvy. V takovém případě, kdy nedojde ke včasnému splnění povinnosti Objednatele dle článku 15.4 této Smlouvy mající přímý vliv na termín zahájení Rutinního provozu, činí Smluvní strany nesporným, že k převzetí Systému do Rutinního provozu Objednatelem může dojít i bez splnění časové podmínky realizace délky Pilotního provozu dle článku 4.6 této Smlouvy. V takovém případě nebude Dodavatel poskytovat v Rutinním provozu na Systém veškerá SLA vyplývající ze Smlouvy a jejích příloh po takovou dobu od započetí Rutinního provozu, která se rovná času prodlení Objednatele mezi původním plánovaným termínem povinnosti Objednatele dle článku 15.4 této Smlouvy a reálným termínem splnění této povinnosti ze strany Objednatele.
Rámcová smlouva tělo	4.12	Dodavatel je povinen vyzvat písemně Objednatele k zahájení akceptačního řízení směřujícího k ukončení Implementace Systému (a s tím přímo souvisejícího ukončení Pilotního provozu Systému), převzetí díla a přechodu do Rutinního provozu, a to nejméně čtrnáct

		(14) Pracovních dnů před plánovaným termínem zahájení akceptačního řízení dle tohoto článku této Smlouvy.
Rámcová smlouva tělo	15.4	Objednatel je povinen nejpozději do 15. 5. 2020 zajistit připojení minimálně dvou (2) zúčastněných dopravců do Systému, a to pro účely zajištění plnohodnotného Pilotního provozu Systému na základě reálných dat. Připojení bude zajištěno formou promítnutí technických podmínek do dodatků smluv sjednaných s dopravci. Smluvní strany činí nesporným, že podmínkou pro splnění povinnosti Objednatele dle předchozí věty je obdržení podkladů zpracovaných Dodavatelem dle ustanovení článku 14.10 této Smlouvy.
Rámcová smlouva příloha č.1	3.2	<b>Pilotní provoz</b> (od 1.6.2020) 136 vCPU, 552 GB RAM, 2x20 TB HDD, zálohování 30 TB.
Rámcová smlouva příloha č.2	2.3	V rámci Pilotního provozu Systému Dodavatel provozuje všechny služby podle článku 2.2 této Přílohy této Smlouvy s výjimkou služeb Údržby a Podpory Systému. V Pilotním provozu Dodavatel neodpovídá za Provozní parametry Systému (SLA).
Rámcová smlouva příloha č.2	2.4	Souvisejícími službami, které Systém poskytuje uživatelům, se rozumí následující služby: vyhledávač, REST API rozhraní, webový portál, mobilní aplikace, webová prezentace, webová administrační rozhraní, open-data rozhraní, webová pokladna (nový název), evidence požadavků – Request Tracker, zpracování a zaslání vyúčtování.
Rámcová smlouva příloha č.2	2.5	Souvisejícími službami, které Systém interně využívá (provozuje) se rozumí následující služby: služby hardwaru PaaS, aplikační nody, databázové procesory, servery tarifního jádra, disková pole, služby zálohování, okruh mezi lokalitami, propojení lokalit, autonomní systém, doménová registrace, doménové překlady, rozkládání zátěže, služby podpory a aktualizace, clearing, komunikace s bankou.

### 3 Fáze pilotního provozu a harmonogram

Spuštění SJT z podstaty systému vyžaduje jeho zavedení metodou po částech. Z tohoto důvodu je pilotní provoz rozdělen do několika na sebe plynule navazujících částí, označovaných jako *fáze pilotního provozu*. Jednotlivé fáze jsou vyobrazeny v harmonogramu pilotního provozu, který je vymezen daty:

- **30. dubna 2020** – datum, které vyplývá z harmonogramu projektu jako celku tak, aby byl naplněn institut dokončenosti všech částí produktu jako celku;
- **1. prosince 2020** – datum vyplývající z rámcové smlouvy na dodávku SJT, které je stanoveno jako smluvní milník zahájení rutinního provozu.

Zároveň se předpokládá, že pro účelné naplnění harmonogramu pilotního provozu zajistí Ministerstvo dopravy v souladu s Rámcovou smlouvou nejpozději ke dni **1. května 2020** připojení minimálně dvou zúčastněných dopravců do SJT.

#### 3.1 Prohlášení k flexibilitě termínů

Autor tohoto dokumentu výslovně upozorňuje, že **počátek pilotního provozu je stanoven fixně na 1. května 2020 a že všechny termíny dalších fází pilotního provozu následujících po fázi č. 1 jsou pouze indikativní termíny a mohou být posouvány směrem dále v čase**. Autor dokumentu činí nesporným, že nepřekročitelným termínem spuštění systému do rutinního provozu je stanoven **1. prosinec 2020**.

### 3.2 Princip funkční ucelenosti pilotního provozu

Cílem všech fází pilotního provozu je postupně se zvyšující se zátěží a objemem sítě testovat všechny dostupné funkce SJT, které jsou v technické dokumentaci plánovány pro fázi 1a resp. 1b a fázi 2. Tento rozsah zahrnuje všechny typy jízdních dokladů s velkým důrazem na zajištění procesu vyúčtování včetně možné reklamace, fakturace prodejní sazby, fakturace částky za uskutečněnou přepravu, zajištění finančního vypořádání, zajištění podkladů pro objednatele, zajištění podkladů pro vyúčtování kompenzace zákonných slev, zajištění podkladů pro daňové přiznání DPH.

Testování jízdních dokladů bude rozfázováno:

- papírové jízdní doklady ve fázi 1a
- elektronické jízdní doklady ve fázi 1b
- bezkontaktní nosiče ve fázi 2

Tento dokument neobsahuje kroky a postupy, které je třeba zajistit ze strany dopravců ve smyslu zajištění ověření a testování příslušných systémů přístupujících dopravců.

### 3.3 Přípustná omezení funkcionality

V době tvorby tohoto dokumentu není autorovi známa žádná funkce, která by měla být z pilotního provozu vypuštěna s cílem jejího pozdějšího zprovoznění, což ovšem tuto možnost pozdějšího zavedení do dokumentace na základě výsledků průběžně probíhající implementace nevyklučuje.

Jak vyplývá ze smluvního zajištění projektu, od první fáze pilotního provozu bude dodavatel sledovat všechny provozní parametry SJT, a takto shromážděná data budou předmětem vyhodnocení na měsíční bázi dodavatelem společně se zástupci objednatele a participujících dopravců. Jedním z výstupů takového vyhodnocení bude rovněž identifikace rizikových oblastí.

Jako potenciálně riziková byla indikována problematika rezervačních dokladů ze systémů přístupujících dopravců, u nichž v době vzniku tohoto dokumentu není možné předjímat plnou kompatibilitu a bezproblémové propojení systémů správce SJT a dopravců. Z tohoto důvodu může být funkcionality výdeje a správy rezervačních dokladů SJT v pilotním provozu omezena nebo pozdržena. I s tímto vědomím však plán pilotního provozu s rezervačními doklady nadále počítá, ve fázi 1a a 1b však výdej rezervačních dokladů ze strany přístupujícího dopravce není povinná.

### 3.4 Kontrolní jízdy

Ve všech navrhovaných fázích pilotního provozu se uvažuje s institutem tzv. *kontrolních jízd*, kdy budou zaměstnanci správce SJT na základě předem definovaných testovacích scénářů vysíláni do terénu za účelem pořízení jízdního dokladu, jeho projetí, validace a následné křížové kontroly ve validačních, clearingových a vyúčtovacích částech systému, a to vždy v rozsahu a působnosti příslušné fáze. Kontrolní jízdy budou prováděny za reálné jízdné – dopravní výkony a provize z prodeje budou tak všem dopravcům bez rozdílu náležet.

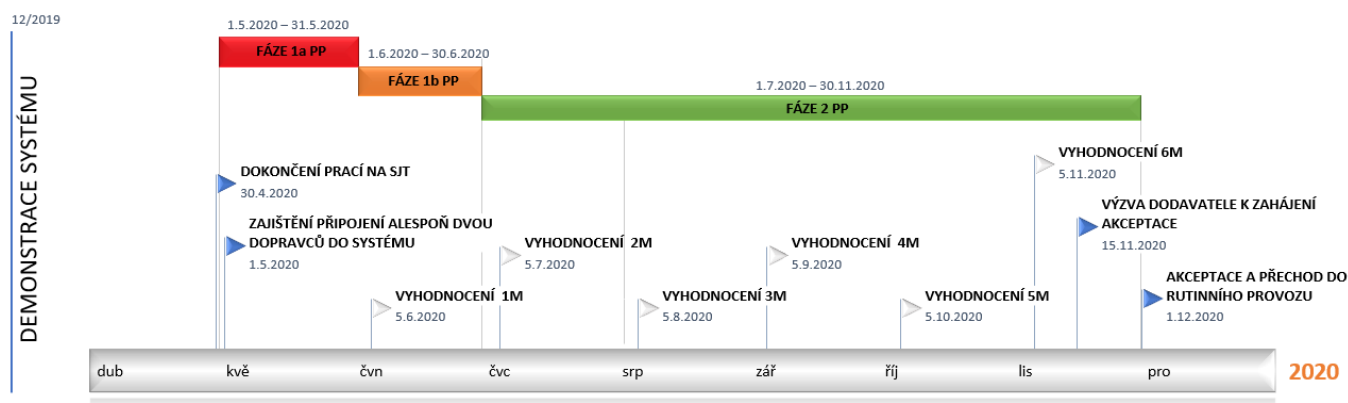


Schéma 1: Harmonogram pilotního provozu SJT. Obrázek ve vyšším detailu rozlišení je uveden v Příloze č.1.

### 3.5 Popis fází pilotního provozu

#### 3.5.1 Demontrace principu fungování systému

Demonstrací principu fungování systému se rozumí jednorázová událost ve formě tiskové konference pořádané ze strany Ministerstva dopravy za přispění a účasti zástupců přístupujících dopravců, která bude sloužit k prezentaci fungování a cílů fungování systému. Vhodným termínem pro provedení demonstrace chodu systému je začátek prosince 2019. Termín bude předmětem bližšího upřesnění.

Předmětem prezentace bude popsání základních principů a cílů fungování systému ze strany cestujících a dopravců, včetně praktické ukázky prodeje, úhrady a výdeje jízdního dokladu na přenosném pokladním zařízení; a jeho následná validace v rámci jiného přenosného zařízení vč. indikativního vyobrazení tohoto pohybu v rámci jádra systému. Technické zajištění k této akci plně poskytne CENDIS, s.p. – nepředpokládá se ukázka na konkrétních reálných odbavovacích zařízeních přístupujících dopravců.

#### 3.5.2 Fáze 1a + 1b

Vybrané „provozní soubory“ konkrétního omezeného počtu vybraných přístupujících dopravců.

Bez omezení počtu uživatelů – cestujících – omezení je pouze geografické.

**Fáze 1 celkem: 1. 5. 2020 až 31. 8. 2020** (trvání 2 měsíce), z toho:

- Fáze 1a: 1. 5. 2020 až 30. 6. 2020
- Fáze 1b: 1. 7. 2020 až 31. 8. 2020

Cílem fáze 1 pilotního provozu je navázat na dokončení systému SJT a získat reálná provozní data v úzce vymezeném svazku linek, poskytujících souběh dálkové a regionální dopravy, s omezenou možností cesty s přípoji.

Uvažované linkové svazky jsou:

#### 1. Svazek Plzeň – Most plus

- rychlíková linka R25 (Plzeň – Most) dopravce GW Train Regio
- regionální linka Plzeň – Plasy – Žihle dopravce České dráhy
- regionální linka U14 DÚK v úseku Žatec – Jirkov dopravce Die Länderbahn
- regionální linka U13 DÚK v úseku Žatec – Most dopravce RegioJet

## 2. Svazek Česká Lípa – Rumburk

- dálková linka R22 v úseku Česká Lípa – Rumburk dopravce Arriva vlaky
- regionální spoje linek L4/U8 v úseku Česká Lípa – Rumburk dopravce České dráhy

O volbě jednoho z výše uvedených svazků bude rozhodnuto do konce listopadu 2019 v závislosti na připravenosti a deklarovaném zájmu dopravců o zapojení do takto raného stádia pilotního provozu.

**Fáze 1a** pilotního provozu počítá s využitím výhradně fyzických prodejních kanálů, poskytujících papírové jízdní doklady. Jedná se **výlučně o výdejní místa s osobní obsluhou** (pokladny, vlaky).

Pokračování ve formě **fáze 1b** rozšíří tento portfolio prodejních kanálů i o výdejní místa bez osobní obsluhy (e-shop, automaty).

### 3.5.3 Fáze 2

Provoz systému v rámci celého území ČR – všichni přístupující dopravci, kteří uzavřou Přístupovou smlouvu SJT pro příslušné provozní soubory, bez regulace počtu uživatelů, včetně zajištění podpory příslušné reklamní a marketingové kampaně.

**Fáze 2:** předpoklad od **1. 9. 2020** do **30. 11. 2020** (předpokládané trvání v délce 3 měsíců)

Cílem fáze 2 je celoplošné spuštění SJT, i když nadále v pilotním režimu. Z pohledu uživatele – cestujícího se však bude jednat již o plnohodnotný start produktu, který mu umožní širokospektrální využití SJT pomocí všech rozhraní bez jakýchkoliv omezení.

Systém může v rovině vnitřního uspořádání i nadále obsahovat výrobní vady a chyby, které budou předmětem zaznamenání, vyhodnocení a odstranění, a to nejpozději do 30. 11. 2020, kdy přejde SJT na základě protokolární akceptace mezi MD ČR a CENDIS do rutinního provozu.

Zapojení dopravce do fáze 2 se zakládá na dobrovolném podpisu přístupové smlouvy ze strany dopravců/krajů, v této fázi provozu systému tedy může docházet k působení efektu „černých děr“, tj. spojů/provozních souborů vyloučených z působnosti SJT vlivem neexistence smluvního zapojení. Tato eventualita musí být transparentně a efektivně komunikována uživatelům SJT, zejména však široké veřejnosti.

#### 4 Testovací scénáře uplatňované během pilotního provozu

Pro zajištění komplexního testování ze strany správce SJT, tj. pro ověření, že v rámci systému fungují i hraniční stavy definované rámcovou a přístupovou smlouvou, počítá pilotní provoz se sadou testovacích scénářů.

Ještě před využitím testovacích scénářů bude nutné ke každému scénáři nastavit očekávání správného výsledku a zajistit protokolování průběhu testování včetně zaznamenání dosažených výsledků, což není předmětem tohoto dokumentu. Testovací scénáře jsou v tomto dokumentu obsaženy k ilustraci záměru ověřit bezvadný chod systému.

Číslo	Typ dokladu	Popis testovacího scénáře
01	jd, jednotlivá jízda, jednosměrný	Projetí jízdenky pro jednotlivou jízdu s využitím pouze jednoho dopravce, bez přestupu, bez přerušení jízdy – s využitím jednoho spoje.
02	jd, jednotlivá jízda, jednosměrný	Projetí jízdenky pro jednotlivou jízdu s využitím pouze jednoho dopravce, bez přestupu, s libovolným přerušením jízdy – s využitím dvou spojů.
03	jd, jednotlivá jízda, jednosměrný	Projetí jízdenky pro jednotlivou jízdu s využitím více dopravců, s přestupem bez ohledu na to, zda byla jízda přerušena či nikoliv – s využitím dvou spojů.
04	jd, jednotlivá jízda, jednosměrný	Projetí jízdenky pro jednotlivou jízdu s využitím více dopravců, s přestupem bez ohledu na to, zda byla jízda přerušena či nikoliv – s využitím více než dvou spojů.
05	jd, jednotlivá jízda, jednosměrný	Projetí jízdenky pro jednotlivou jízdu bez ohledu na počet dopravců s výstupem z vozidla ve stanici následující po validaci. Pokus o nastoupení jízdy v opačném směru u stejného dopravce.
06	jd, jednotlivá jízda, jednosměrný	Projetí jízdenky pro jednotlivou jízdu bez ohledu na počet dopravců s výstupem z vozidla ve stanici následující po validaci. Pokus o nastoupení jízdy v opačném směru u jiného dopravce.
07	jd, jednotlivá jízda, jednosměrný, s místenkou	Projetí jízdenky pro jednotlivou jízdu zakoupenou společně s místenkou, bez validace ve spoji (rychlý výstup).
08	jd, jednotlivá jízda, jednosměrný, s místenkou	Projetí jízdenky pro jednotlivou jízdu zakoupenou společně s místenkou, s právě jednou validací ve spoji.
09	jd, jednotlivá jízda, jednosměrný, s místenkou	Projetí jízdenky pro jednotlivou jízdu zakoupenou společně s místenkou, s realizovaným přerušením jízdy ve stanici následující po provedení validace a pokračováním dalším spojem do cíle ve stejném směru jízdy.
10	jd, jednotlivá jízda, zpáteční	Projetí jízdenky pro jednotlivou jízdu, zpáteční bez přerušení cesty.
11	jd, jednotlivá jízda, zpáteční	Projetí jízdenky pro jednotlivou jízdu, zpáteční s přerušením cesty.
12	rezervační doklad	Zakoupení samostatného rezervačního dokladu k existujícímu jd.
13	rezervační doklad	Pokus o zakoupení samostatného rezervačního dokladu bez vlastnictví dříve zakoupeného jd.
14	libovolný doklad	Nákup a projetí jízdenky pro PRM



15	jd síťový	Projíždění síťového jd 7 denního s cílem dosažení co největšího počtu validací.
16	jd síťový	Projíždění síťového jd 7 denního v prvních 4 dnech platnosti, pak bez projetí.
17	jd síťový	Projíždění síťového jd 7 denního v posledních 4 dnech platnosti.
18	jd síťový	Nákup síťového jd 7 denní bez projetí a následných validací.
19	jd traťový	Projíždění traťového jd 7 denního s cílem dosažení co největšího počtu validací.
20	jd traťový	Projíždění traťového jd 7 denního v prvních 4 dnech platnosti, pak bez projetí.
21	jd traťový	Projíždění traťového jd 7 denního v posledních 4 dnech platnosti.
22	jd traťový	Nákup traťového jd 7 denní bez projetí a následných validací.
23	jd traťový	Projetí traťového jd 7 denního na jiné trati, než pro kterou byl vydán.
24	doplatkový doklad	Změna vozové třídy 2>1 na pokladně.
25	doplatkový doklad	Změna vozové třídy 2>1 ve spoji.
26	doplatkový doklad	Změna ceny jízdního dokladu (nelze prokázat slevu).
27	doplatkový doklad	Změna trasy při jízdě oklikou.
28	doplatkový doklad	Zvýšení počtu cestujících u jednoho jízdního dokladu
29	libovolný papírový doklad	Pořízení fotokopie dokladu na černobílé kopírce a cestování na originál+kopie dvěma různými lidmi ve stejném spoji.
30	libovolný papírový doklad	Pořízení fotokopie dokladu na černobílé kopírce a cestování na originál+kopie dvěma různými lidmi v různých spojích stejného dopravce.
31	libovolný papírový doklad	Pořízení fotokopie dokladu na černobílé kopírce a cestování na originál+kopie dvěma různými lidmi v různých spojích různých dopravců.
32	libovolný papírový doklad	Pořízení fotokopie dokladu na barevné kopírce a cestování na originál+kopie dvěma různými lidmi ve stejném spoji.
33	libovolný papírový doklad	Pořízení fotokopie dokladu na barevné kopírce a cestování na originál+kopie dvěma různými lidmi v různých spojích stejného dopravce.
34	libovolný papírový doklad	Pořízení fotokopie dokladu na barevné kopírce a cestování na originál+kopie dvěma různými lidmi v různých spojích různých dopravců.
35	libovolný elektronický doklad	Přeposlání el. dokladu ve formátu PDF jiné osobě a cestování dvěma různými lidmi ve stejném spoji.
36	libovolný elektronický doklad	Přeposlání el. dokladu ve formátu PDF jiné osobě a cestování dvěma různými lidmi v různých spojích stejného dopravce.
37	libovolný elektronický doklad	Přeposlání el. dokladu ve formátu PDF jiné osobě a cestování dvěma různými lidmi v různých spojích různých dopravců.
38	libovolný elektronický doklad	Využití podporované bezkontaktní karty jako identifikátoru vč. prokázání se osobním identifikačním průkazem.
39	libovolný elektronický doklad	Využití podporované bezkontaktní karty jako identifikátoru bez prokázání se osobním identifikačním průkazem.

40	libovolný elektronický doklad	Využití nepodporované bezkontaktní karty jako identifikátoru.
41	libovolný elektronický doklad	Využití kontrolního kódu jako náhrady za nefunkční bezkontaktní identifikátor.
42	libovolný doklad	Vratka jd před 23:59 začátku času platnosti.
43	libovolný doklad	Vratka jd po 00:00 začátku času platnosti.
44	libovolný doklad	Vratka jd při očekávaném zpoždění spoje 30 a více minut.
45	libovolný doklad	Vratka jd při odřeknutí či zkrácení trasy.
46	libovolný doklad	Vratka jd při prokazatelném neřazení vozu, jenž je zamýšlen pro přepravu.
47	libovolný doklad	Vratka jd u jiného dopravce než ten, který jej prodal.
48	libovolný doklad	Projetí jízdenky jejíž časová platnost již uplynula.
49	libovolný doklad	Projetí jízdenky s nárokem na slevu, jejíž nárok nelze zákonně prokázat.
50	libovolný doklad	Jednání vedoucí k vyměření přírážky v manipulativní výši (nástup ve stanici, kde je pokladna bez platného jd)
51	libovolný doklad	UPPS – bezplatná přeprava zpět ve výdejně jd s osobní obsluhou.
52	libovolný doklad	UPPS – přesměrování ve výdejně jd s osobní obsluhou.
53	libovolný doklad	UPPS – žádost o pomoc
54	libovolný papírový doklad	UPPS – jiné uplatnění práva ve výdejně jd s osobní obsluhou.
55	libovolný elektronický doklad	UPPS – jiné uplatnění práva místo určené dopravcem.
56	časový doklad	UPPS – odškodnění z ceny časového JD
57	libovolný doklad	Projetí jízdenky, která byla vrácena (na blacklistu)
58	časový doklad	Vrácení částečně nevyužitého časového JD
59	e-shop	Nákup elektronického dokladu bez vyplnění jména, příjmení a data narození.
60	e-shop	Nákup elektronického dokladu s uvedením neexistujícího e-mailu (jízdní doklad nemůže být doručen).
61	e-shop	Nákup elektronického dokladu bez provedení platby.
62	e-shop	Nákup elektronického dokladu s platbou kartou bez dostatečného krytí.
63	e-shop	Nákup elektronického dokladu s platbou kartou, která je označena jako zcizená.
64	e-shop	Vratka elektronického jd vydaného e-shopem.
65	e-shop	UPPS – jiné uplatnění práva.

Příloha č.1: Harmonogram pilotního provozu

12/2019

DEMONSTRACE SYSTÉMU

