

Smlouva o přistoupení do systému společného Integrovaného dopravního systému Hlavního města Prahy a Středočeského kraje

Číslo smlouvy IDSK: 458/05792291/2021

Číslo smlouvy ROPID: 484/21

SMLUVNÍ STRANY

1. Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace

sídlo: Sokolovská 100/94, Karlín, 186 00 Praha 8

IČO: 05792291

zastoupena: JUDr. Zdeněk Šponar, ředitel

zapsána v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl Pr, vložka 1564

(dále jen "IDSK")

2. Regionální organizátor pražské integrované doprava, příspěvková organizace

sídlo: Rytířská 406/10, Staré Město, 110 00 Praha 1

IČO: 60437359

zastoupena: Ing. et Ing. Petr Tomčík, ředitel

(dále jen "ROPID")

3. BusLine KHK s.r.o.

sídlo: Na Rovinkách 211, 513 01 Semily

IČO: 05666449 DIČ: CZ699005114

zastoupen: Jakubem Vyskočilem, jednatelem

zapsán v obchodním rejstříku u Krajského soudu v Hradci Králové, oddíl C, vložka

40257 (dále jen "Dopravce")

(IDSK a ROPID dále samostatně též jako "organizátor"; IDSK, ROPID a Dopravce dále společně jen "Smluvní strany")

1. PŘEDMĚT SMLOUVY

- 1.1. Předmětem této smlouvy je vytvoření základního právního rámce pro částečnou integraci vybraných veřejných služeb v přepravě cestujících, které poskytuje nebo bude poskytovat Dopravce, do společného Integrovaného dopravního systému Hlavního města Prahy a Středočeského kraje - (dále jen „PID“), to vše v rozsahu a za podmínek stanovených touto smlouvou a na ní navazujícími dalšími smlouvami nebo dokumenty.
- 1.2. Tato smlouva se nepoužije na plnění Dopravce realizované podle smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřené Dopravcem s Hlavním městem Prahou nebo Středočeským krajem na území Středočeského kraje jako objednatel.
- 1.3. Dopravce na základě této smlouvy přistupuje do PID v rozsahu sjednaném touto smlouvou a přijímá podmínky stanovené touto smlouvou.

2. DEFINICE POJMŮ

Pokud z kontextu nevyplývá něco jiného, mají následující výrazy použité v této smlouvě níže definovaný význam:

Autobusová linka je souhrn dopravních spojení na trase dopravní cesty určené výchozí a cílovou zastávkou a ostatními zastávkami, na níž jsou pravidelně poskytovány přepravní služby podle platné licence, podle schváleného jízdního řádu a dle smlouvy

Dopravní úřad je příslušný krajský úřad, vykonávající v rámci přenesené působnosti své pravomoci dle zákona o silniční dopravě.

DPP je obchodní společnost Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, se sídlem Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9, IČO: 00005886, DIČ: CZ00005886, zapsána v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 847.

Integrovaným spojem (linkou) je takový spoj (linka), která při svém provozu dle platného JŘ přejíždí z kraje objednatele rozsahu služeb v ZVS do druhého kraje, kde rovněž zajišťuje plnění rozsahu ZVS. Rozsah plnění mezi kraji jsou stanoveny v „Mezikrajské smlouvě“.

Kompenzace je finanční vyjádření nároku dopravce za poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, vypočteného a poskytovaného příslušným objednatelem za podmínek a způsobem podle nařízení č. 1370/2007, zákona o veřejných službách a dalších právních předpisů vydaných k jejich provedení.

Mezikrajská linka je linka veřejné autobusové dopravy mezi Prahou, Středočeským krajem a dalším krajem nebo mezi Středočeským krajem a dalším krajem mimo Hl. m. Prahu, na které je zavedeno lomené jízdné složené z tarifu PID a tarifu návazného IDS (dále jen mezikrajské linky).

Mezikrajská smlouva je smlouva uzavřená mezi Středočeským krajem a jiným krajem, jejímž předmětem je vymezení spolupráce a finanční či jiné spoluúčasti dotčených krajů na příslušných Mezikrajských linkách.

MPVDesktop a MPVnet je programové vybavení pro monitorování provozu vozidel v reálném čase. Lokální aplikace (MPVDesktop) je určena k zadávání denního vypravení, zadávání mimořádností v provozu, správě číselníku vozidel, zasílání zpráv do vozidel a zadávání informací na zastávkové informační panely. Internetová verze (MPVnet) slouží k monitoringu provozu na linkách, sledování pravidelnosti provozu, grafickému zobrazení pohybu vozidel na mapovém podkladu, generování sestav a pro informování cestujících.

Nařízení č. 1370/2007 je nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici.

Objednatel veřejných služeb (objednatel VS) – Královéhradecký kraj spolupracující se Středočeským krajem na základě mezikrajské smlouvy, kterou jsou sjednány podmínky zapojení linek veřejné autobusové dopravy nebo jejich částí objednávané Královéhradeckým krajem do systému PID.

OICT je obchodní společnost Operátor ICT, a.s., se sídlem Dělnická 213/12, Holešovice, 170 00 Praha 7, IČO: 02795281, DIČ: CZ02795281, zapsána v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 19676.

Odbavovací systém znamená souhrn technických prostředků ve vozidle i mimo něj, který slouží k odbavení cestujících na základě tarifních pravidel.

Pražská integrovaná doprava nebo **PID** je společný systém zajišťování dopravní obslužnosti Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivými dopravci společně v různých druzích dopravy. Dopravci se podílejí na plnění přepravní smlouvy podle jednotných Smluvních přepravních podmínek a tarifních podmínek. V případě, že by došlo v průběhu trvání této smlouvy ke změně názvu systému, bude tento nový název smluvními stranami akceptován se všemi svými dopady zejména, nikoli však výlučně, pokud jde o dopady na názvy a texty dokumentů, změnu loga, změnu korporátního designu atd.

Příkazní smlouva PS je smlouva uzavřená mezi Dopravcem a provozovatelem zúčtovacího centra IDSK (ke dni uzavření této smlouvy se jedná o **ČSAD SVT Praha, s.r.o.**, se sídlem Křižíkova 4–6, Karlín, 186 00 Praha 8, IČO: 45805202), jejímž předmětem je stanovit práva a povinnosti smluvních stran při zabezpečování clearingů, respektive při zpracování dat o prodeji/akceptaci jízdního dokladu z odbavovacích a předprodejních systémů a postupu předávání a kontroly podkladů pro dělbu tržeb.

Smlouva MOS je smlouva o využívání dat v rámci multikanálového odbavovacího systému uzavřená mezi organizací ROPID, organizací IDSK, Dopravcem a společností OICT, v níž jsou řešeny vzájemné vztahy v oblasti odbavování cestujících. Tato smlouva je smlouvou zajišťující systémové vztahy v systému PID a je nutná k řádné funkci multikanálového odbavovacího systému. Je nutné, aby jednotliví dopravci zapojení do systému PID měli přístup k některým datům zpracovávaným v odbavovacím systému a tato data přesně stanoveným způsobem dále zpracovávali. S ohledem na bezpečnost odbavovacího systému jako takového, jakož i na ochranu osobních údajů cestujících, výslovně upravuje právní vztahy mezi jednotlivými subjekty podílejícími se na provozu odbavovacího systému.

Smlouva o jednotné přepravní kontrole v systému PID je smlouva se společností DPP o pověření a vzájemných vztazích při provádění jednotné přepravní kontroly v systému PID. Tato smlouva je smlouvou zajišťující systémové vztahy v systému PID.

Smlouva o veřejných službách znamená každou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě uzavřená podle nařízení č. 1370/2007 a zákona o veřejných službách (případně podle zákona o silniční dopravě, jedná-li se o smlouvu uzavřenou před nabytím účinnosti zákona o veřejných službách), kterou Dopravce uzavřel s objednatelem

odlišným od Středočeského kraje, popř. obce na území Středočeského kraje, na jejímž základě Dopravce zajišťuje pro jiného než zde uvedeného objednatele veřejnou linkovou dopravu.

Smluvní přepravní podmínky PID jsou Smluvní přepravní podmínky Pražské integrované dopravy (metro, tramvaje, lanová dráha, autobusy, plavidla) vydané společně Hlavním městem Praha a dopravci PID v souladu s platnou legislativou, zejména pak se zákonem o veřejných službách, zákonem o silniční dopravě, zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, a podle vyhlášky č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů. Plné znění Smluvních přepravních podmínek PID je uveřejněno na webové adrese <https://pid.cz/>

Smluvní přepravní podmínky IREDO jsou Smluvní přepravní podmínky Integrovaného dopravního systému IREDO vyhlášené společností OREDO s.r.o. v souladu s platnou legislativou, zejména pak se zákonem o veřejných službách, zákonem o silniční dopravě č. 111/1994 Sb., zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a podle vyhlášky č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů. Plné znění Smluvních přepravních podmínek IREDOL je uveřejněno na webové adrese <https://oredo.cz/>

Standardy kvality mezikrajských linek jsou dokumentem obsahujícím soupis minimálních kritérií, která musí splnit dopravci, kteří mají smlouvu o závazku veřejné služby uzavřenu s krajem, s nímž má Středočeský kraj uzavřenou mezikrajskou smlouvu, na základě níž jsou linky zajišťované dopravcem zapojeny do systému PID.

Tarifní smlouva je smlouva o přistoupení dopravců k Tarifu PID, pověření vybraných dopravců k tisku a distribuci jízdních dokladů PID, dělbě tržeb z jízdného, jednotné přepravní kontrole a způsobu úhrady této služby a podílu přírůžek k jízdnému. Principy Tarifní smlouvy jsou uvedeny v příloze č. 1 této smlouvy. Do plné digitalizace výstupů ze společného Clearingového centra je dopravce povinen postupovat ve výkaznictví tržeb podle Tarifní smlouvy a to i souběžně po dobu přechodného provozu, jehož délku stanoví organizátoři. Tarifní smlouva je smlouvou zajišťující systémové vztahy v PID.

Tarif PID je dokument, který stanoví v systému PID způsob a postup při uplatňování cen jízdného v hromadné dopravě osob na území Hlavního města Prahy a na území Středočeského kraje v rámci systému PID. Tarif PID je smluvně zajištěn Hlavním městem Praha, Středočeským krajem a obcemi zapojenými do systému PID. K Tarifu PID přistupují všichni dopravci zapojení do systému PID na základě Tarifní smlouvy. Tarif PID je uplatňován na všech linkách PID a ve vlacích zapojených do systému PID. Tarif PID je sestaven v souladu s platným a pro příslušné období aktuálním cenovým výměrem Ministerstva financí ČR a s příslušným a pro dané období aktuálním metodickým pokynem Ministerstva dopravy ČR pro kompenzace zlevněného jízdného ve veřejné osobní dopravě. Dopravce není oprávněn žádat o kompenzace z důvodu poskytování slev dle platného a pro příslušné období aktuálního cenového výměru Ministerstva financí ČR, s výjimkou slev ve výši 75 % stanovených v platném a pro příslušné období aktuálním cenovém výměru Ministerstva financí ČR a návazných výměrech pro následující roky. [Tarif PID](http://www.pid.cz) je uveden na www.pid.cz.

Zúčtovací/Clearingové centrum (ZC) je soubor činností a technických prostředků, kterými je zajišťováno vzájemné vypořádání závazků mezi účastníky zúčtování (dopravci v systému PID, objednatelé, organizátoři) vyplývající z tržeb z jízdného při poskytování dopravních služeb a zpracování transakcí Odbavovacího systému.

Zákon o registru smluv nebo **ZRS** je zákon č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon o silniční dopravě nebo **ZSD** je zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon o veřejných službách nebo **ZVS** je zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

3. SPOLEČNÝ INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY A STŘEDOČESKÉHO KRAJE - PID

- 3.1. Společný integrovaný dopravní systém Hlavního města Prahy a Středočeského kraje - Systém PID je integrovaný dopravní systém zahrnující metro, tramvaje, železnici, městské a příměstské autobusy, trolejbusy, lanovou dráhu na Petřín a některé přívozy. Tento systém je postupně integrován společnými přepravními a tarifními podmínkami (Smluvní přepravní podmínky PID a Tarif PID) a jednotným dopravním řešením včetně koordinace jízdních řádů. Systém se rozvíjí postupně na území hl. m. Prahy a dále na území Středočeského kraje s možnými přesahy do sousedních krajů. PID je budován s cílem zajistit kvalitní dopravní obslužnost území s důrazem na vytvoření a rozvíjení efektivní, cenově dostupné, pohodlné, spolehlivé a bezpečné alternativy vůči individuální automobilové dopravě.
- 3.2. Základní principy systému PID jsou:
 - (i) jednotný regionální dopravní systém založený na preferenci páteřní kolejové dopravy (železnice, metro, tramvaje), autobusová a trolejbusová doprava je organizována především jako návazná doprava k terminálům, budovaným u stanic kolejové dopravy;
 - (ii) systém umožňuje kombinovaný způsob přepravy osobním automobilem a prostředky hromadné dopravy, realizovaný prostřednictvím záchytných parkovišť P+R, budovaných při terminálech páteřní kolejové dopravy na okraji Prahy a v jejím okolí;
 - (iii) jednotný přestupní tarifní systém, umožňující uskutečnit cestu na jeden jízdní doklad s potřebnými přestupy, a to bez ohledu na zvolený dopravní prostředek a dopravce;
 - (iv) vytvoření podmínek pro tržní a konkurenční prostředí na dopravním trhu s cílem udržet potřebnou ekonomickou efektivitu provozu, a to při zachování dopravní koordinace a kooperace.
- 3.3. Účastníky systému PID jsou objednatelé dopravy, organizátoři (ROPID, IDSK) a dopravci, kteří akceptují podmínky vyplývající ze smluv upravujících provozní, finanční, technické a organizační zabezpečení dopravní obslužnosti formou integrované dopravy.

- 3.4. Organizace ROPID a IDSK jakožto příspěvkové organizace založené Hlavním městem Prahou (organizace ROPID) a Středočeským krajem (organizace IDSK) mají v rámci systému PID postavení organizátora ve smyslu § 6 zákona o veřejných službách, tj. jedná se o právnickou osobu založenou pro plnění úkolů při zřizování a organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících. Přesná specifikace kompetencí a úkolů obou organizátorů je uvedena v jejich zřizovacích listinách.

4. ROZSAH INTEGRACE DO SYSTÉMU PID

- 4.1. Tato smlouva se použije na spoje vymezené v Objednávce Středočeského kraje učiněné a vzájemně odsouhlasené dle smlouvy uvedené v čl. 4.3, případně dle jiné obdobné mezikrajské smlouvy mezi Středočeským krajem a Královéhradeckým krajem (dále jen „**Integrované spoje PID**“).
- 4.2. Integrovanými spoji PID mohou být pouze spoje zajišťované na základě Smlouvy o veřejných službách ve smyslu definice uvedené v čl. 2 této smlouvy.
- 4.3. Středočeský kraj vyjádřil svůj souhlas s objednávkou veřejných služeb na svém území v souladu s § 3 odst. 2 ZVS uzavřením mezikrajské smlouvy uveřejněné s Královéhradeckým krajem dle ZRS v Registru smluv pod ID: 590533.

5. SYSTÉMOVÉ VZTAHY

- 5.1. Dopravce je ve vztahu k Integrovaným spojům PID povinen uzavřít a po celou dobu trvání této smlouvy udržovat v platnosti a účinnosti následující smlouvy:
- (i) **Tarifní smlouva**, včetně všech jejích dodatků pro konkrétní rok. Má-li Dopravce Tarifní smlouvu uzavřenou z důvodu plnění jiných veřejných služeb v systému PID pro konkrétní období, je povinnost uzavření Tarifní smlouvy splněna, Dopravce je však povinen uzavřít příslušný dodatek Tarifní smlouvy zachycující změnu v dělbě přepravní práce nebo další změny.
 - (ii) **Příkazní smlouva PS** Vzor Příkazní smlouvy IDSK je uveden v příloze č. 2 této smlouvy. Při změně provozovatele zúčtovacího centra IDSK je Dopravce povinen poskytnout potřebnou součinnost a uzavřít novou Příkazní smlouvu ZC IDSK s novým provozovatelem.
 - (iii) **Smlouva MOS**. Vzor Smlouvy MOS je uveden v příloze č. 3 této smlouvy. Má-li Dopravce Smlouvu MOS uzavřenou z důvodu plnění jiných veřejných služeb v systému PID pro konkrétní období, je povinnost uzavření Smlouvy MOS splněna.
 - (iv) **Smlouva o jednotné přepravní kontrole v systému PID**. Smlouva musí být se společností DPP uzavřena na dobu trvání této smlouvy včetně nezbytného časového přesahu rovnému promlčecí lhůtě 3 let, pro případné vymáhání přírážek k jízdnému, případně jízdného, soudní cestou po skončení této smlouvy. Vzor Smlouvy o jednotné přepravní kontrole v systému PID je uveden v příloze č. 11 této smlouvy. Má-li Dopravce

Smlouvu o jednotné přepravní kontrole v systému PID uzavřenou z důvodu plnění jiných veřejných služeb v systému PID a současně uzavře-li Tarifní smlouvu pro konkrétní rok, je povinnost uzavření smlouvy o jednotné přepravní kontrole splněna.

- (v) **Smlouva o službách s organizátory (Smlouva o službách s organizací IDSK; Smlouva o službách s organizací ROPID)** – organizátoři zajišťují pro dopravce tzv. systémové služby, které jsou dopravcem hrazeny přímo na základě uvedené smlouvy. Dopravce je povinen mít uzavřenou smlouvu o službách s ROPID a s IDSK po celou dobu trvání této smlouvy z důvodu nezbytnosti fungování systému PID. Má-li dopravce tuto smlouvu uzavřenou z důvodu plnění VS v systému PID pro konkrétní období, je povinnost uzavření smlouvy o službách poskytovaných organizátory splněna. Vzory smluv jsou uvedeny v příloze č. 12 a 13 této smlouvy.

- 5.2. Dopravce souhlasí, že bude akceptovat případné změny smluv uvedených v odstavci 5.1. po dobu trvání této smlouvy za podmínky, že změny smluv budou v souladu s právními předpisy a s poctivým obchodním stykem.
- 5.3. Dopravce souhlasí, že bude akceptovat případné změny Tarifu PID po dobu trvání této smlouvy, s tím, že ve vazbě na tuto změnu může dojít ke změně kompenzace od Objednatele, s nímž má dopravce uzavřenou Smlouvu o veřejných službách, má-li taková změna Tarifu PID za důsledek změnu výnosů.
- 5.4. Dopravce je povinen zajistit si na dobu trvání této smlouvy využívání příslušných zastávkových zařízení na území Středočeského kraje (v rozsahu odpovídajícím Integrovaným spojům). V případě, že by došlo ke změně správy zastávkových zařízení využívaných a ty byly nově spravovány jiným subjektem, je Dopravce povinen zajistit si na dobu trvání této smlouvy jejich využívání v rozsahu potřebném k plnění této smlouvy (např. uzavřením smlouvy s jiným vlastníkem příslušných zastávkových zařízení nebo jinou k tomu pověřenou osobou). Za předpokladu, že využívání zastávkových zařízení je podmíněno uzavřením příslušné smlouvy.

6. ODBAVOVACÍ SYSTÉM

- 6.1. Dopravce je za účelem plnění závazků vyplývajících z jeho zapojení do systému PID povinen provozovat Odbavovací systém jako součást palubního informačního systému vozidel a jako součást informačních kanceláří Dopravce, a to v souladu s požadavky plynoucími ze Standardů kvality PID pro mezikrajské linky, jejichž výkon je zajištěn objednávkou jiného kraje. Standardy kvality PID pro mezikrajské linky jsou uvedeny v Příloze č. 5 této smlouvy a budou k dispozici v elektronické podobě u organizátora IDSK.
- 6.2. Odbavovací zařízení musí být certifikováno pro PID. Vzhledem k nově vyvíjenému odbavovacímu zařízení RTM bude do 31. 3. 2022 probíhat zkušební provoz, který musí bezpodmínečně a bezchybně splňovat minimálně tyto podmínky:
- bezchybný prodej a evidence jízdních dokladů PID/IREDO, včetně rozpoznání a dodržení předepsaných algoritmů prodeje, včetně stanovených překryvů obou tarifů, třídění jízdních dokladů podle ceny (počty ks, tržba) a systému, tak aby vznikla spojitá

kontrolovatelná data; odbavení všech identifikátorů, čtení jízdenek v Aplikaci PID Lítačka včetně zobrazení dynamických kontrolních obrazců;

- vydávání evidenčního dokladu s cenou 0 Kč na mezikrajských linkách v případech, kdy cena za přepravu zavazadla nebo psa podléhajícího placení pro cestující dle tarifu sousedního IDS, kteří přijíždějí z navazující zóny sousedního IDS mezikrajskou linkou, kteří uhradili cenu za přepravu zavazadla nebo psa dle tarifu sousedního IDS a pokračují do pásme PID (tj. případ, kdy cestující se odbaví pro další cestu dle tarifu PID) činí v úseku mezikrajské linky tarifně zařazeného do PID 0 Kč;
- funkcionality storna (soupis stornovaných jízdenek plus vydání nulové jízdenky pro kontrolu);
- počáteční a koncové lístky ve spojitě řadě;
- správné zobrazování času a pásma včetně nastavených intervalů změn;
- fungující označovače.

Dopravce provede úpravu označovačů do verze v antivandal (odolného) provedení, které musí být dokončeno a osazeno v autobusech od 1. 4. 2022. Od 1. 4. 2022 musí být odbavovací zařízení certifikováno pro použití v PID. V případě, že odbavovací zařízení nebude od 1. 4. 2022 certifikováno, je objednatel oprávněn dopravci uložit sankci ve výši 50 000 Kč a stanovit náhradní termín certifikace a to i opakovaně. Pokud nebude certifikace odbavovacího systému získána ani po tomto náhradním termínu zvyšuje se následná smluvní pokuta na 200 000 Kč za nedodržení každého stanoveného náhradního termínu. Náhradní termín k získání certifikace mohou organizátoři za stejných podmínek včetně uložení další sankce ve výši 200 000 Kč stanovit i opakovaně, nejvýše však ve třech cyklech. Pokud bude dopravce za necertifikovaný odbavovací systém pokutován dle smlouvy o veřejných službách s hl. m. Prahou nemohou organizátoři tuto pokutu uplatnit dle této smlouvy.

- 6.3. Dopravce je povinen pečovat o Odbavovací systém a řádně jej spravovat. V případě nefunkčnosti, poškození, ztráty nebo odcizení odbavovacího zařízení či jeho součásti je povinen neprodleně oznámit tuto skutečnost organizátorům.

7. ZÚČTOVÁNÍ A DĚLBA TRŽEB

- 7.1. Zúčtování tržeb jízdného podle Tarifu PID proběhne v souladu s Tarifní smlouvou. Zpracování dat z Odbavovacího systému dopravce proběhne v souladu s Příkazní smlouvou PS nebo dle Tarifní smlouvy. Do plné digitalizace výstupů ze společného Clearingového centra je dopravce povinen postupovat ve výkaznictví tržeb podle Tarifní smlouvy a to i souběžně po dobu přechodného provozu, jejíž délku stanoví organizátoři.
- 7.2. Dopravce výslovně souhlasí s přístupem organizátorů IDSK a ROPID ke všem informacím získaných Odbavovacím systémem, a to i k informacím z jiného IDS nebo km tarifu, které byly realizovány na konkrétním koncovém zařízení, které bylo použito na mezikrajské lince/spoji

provozované také dle této smlouvy a dále s jejich využitím zejména pro účely výpočtu a kontroly dělby tržeb, dále pro statistické účely, analýzy a další kontroly a je povinen k tomu zajistit nebo poskytnout potřebnou součinnost. Mimo jiné se jedná o transakční data ze všech zařízení s Odbavovacím systémem z důvodu kontroly spojitosti a kvality zaslaných transakčních dat podle Tarifní smlouvy a Příkazní smlouvy PS.

- 7.3. V případě, že by došlo v době trvání této smlouvy k zavedení celostátního systému jednotného tarifu (dále jen „SJT“) i pro další subsystemy veřejné dopravy, je Dopravce povinen uzavřít s Českou republikou – Ministerstvem dopravy smlouvu o přistoupení k systému jednotného tarifu a zavazuje se s příslušnými smluvními partnery jednat o případných souvisejících změnách této smlouvy a dalších navazujících smluv specifikovaných v čl. 5 této smlouvy.

8. PŘEPRAVNÍ PODMÍNKY

- 8.1. Na všech spojích v rámci systému PID na území Středočeského kraje a Hl. m. Prahy (tj. včetně Integrovaných spojů PID) platí
- (i) vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů;
 - (ii) Smluvní přepravní podmínky PID, a to vždy v aktuálním platném znění (dostupné např. na www.pid.cz);
 - (iii) tarifní podmínky uvedené v čl. 9 této smlouvy ve stanovených úsecích vyjmenovaných linek.
- 8.2. Změny Smluvních přepravních podmínek PID, nezakládají povinnost k uzavření samostatného dodatku této smlouvy, ale budou jedním ze změnových bodů prvního následujícího dodatku, pokud bude z jiného titulu než zde uvedeného sestaven. O změnách bude IDSK Dopravce informovat zasláním příslušné změny v elektronické podobě na kontaktní adresu Dopravce.
- 8.3. Přepravní kontrolu na linkách provozovaných v rámci PID zajišťují oprávněné osoby DPP vybavené kontrolním odznakem a kontrolním průkazem na základě uzavřené Smlouvy o jednotné přepravní kontrole v systému PID, popřípadě další subjekty na základě příslušné smlouvy a v souladu s platnými právními předpisy.
- 8.4. Přepravní kontrolu na linkách provozovaných v rámci IDS sousedního kraje na území sousedního kraje zajišťují oprávněné osoby společnosti OREDO případně Krajského úřadu královéhradeckého kraje vybavené kontrolním odznakem a kontrolním průkazem na základě uzavřené Smlouvy o jednotné přepravní kontrole.
- 8.5. Pokud Dopravce provádí přepravní kontrolu také vlastními silami nebo jiným subjektem, musí být takové zajištění přepravní kontroly předem písemně odsouhlaseno oběma organizátory a Dopravce je povinen zajistit řádné a prokazatelné vyškolení osob oprávněných k provádění přepravní kontroly z Tarifu PID a Smluvních přepravních podmínek PID ukončené zkouškou v rozsahu stanoveném oběma organizátory a odpovídající rozsahem zkoušky přepravního

kontrolora DPP. Takto inkasované přírážky k jízdnému spadají do režimu dělby tržeb podle Tarifní smlouvy. V případě zajištění přepravní kontroly jiným subjektem nebo vlastními pověřenými pracovníky Dopravce je Dopravce povinen zajistit, že organizátoři budou mít smluvně zajištěná práva ke kontrole takto zajišťované přepravní kontroly (počet kontrol, termíny, linky, počet cestujících bez platného jízdního dokladu). Takto zajišťovaná přepravní kontrola musí být založena na stejných principech jako jednotná přepravní kontrola PID - výše přírážek, postup a termíny stanovené pro zpětné doložení při zapomenutém jízdním dokladu musí být identické s podmínkami stanovenými ve Smluvních přepravních podmínkách PID a Tarifu PID.

- 8.6. Cestující, který byl odbaven dle Tarifu PID, přepravuje zavazadlo a psa dle Tarifu PID; přírážky k jízdnému za nedodržení přepravní a tarifní kázně se řídí Tarifem PID a Smluvními přepravními podmínkami PID dle územní platnosti SPP PID. Cestující, který byl odbaven dle Tarifu IREDO, přepravuje zavazadlo a psa dle Tarifu IREDO; přírážky k jízdnému za nedodržení přepravní a tarifní kázně se však v rámci územní platnosti SPP PID řídí Tarifem PID a Smluvními přepravními podmínkami PID. Rozsah územní platnosti SPP PID je uveden ve znění SPP PID na www.pid.cz.

9. TARIFNÍ PODMÍNKY

- 9.1. Tarify integrovaných systémů vyhláší na svém území jednotliví objednatelé. Dopravce se zavazuje řídit se na Integrovaných spojích platným Tarifem PID a Tarifem IREDO v rozsahu stanoveném v jízdním řádu linky.
- 9.2. Změny Tarifu PID nezakládají povinnost k uzavření samostatného dodatku této smlouvy, ale budou jedním ze změnových bodů prvního následujícího dodatku, pokud bude z jiného titulu než zde uvedeného sestaven. O změnách bude IDSK Dopravce informovat zasláním příslušné změny v elektronické podobě na kontaktní adresu Dopravce.
- 9.3. Dopravce se zavazuje na Integrovaných spojích PID nebo jejich částech uznávat za platné jízdní doklady jednotné jízdní doklady PID uvedené v Tarifu PID případně jízdní doklady Tarifu IREDO. Dle platnosti překryvu tarifů IDS na jednotlivých mezikrajských linkách.
- 9.4. Dopravce písemně sdělí IDSK a ROPID objem vybraných tržeb na všech odbavovacích zařízeních ve vozidlech, na kterých byl v příslušném kalendářním měsíci uskutečňován prodej jízdních dokladů, a to za každou linku a zdaňovací období (kalendářní měsíc) vždy do 5. pracovního dne následujícího měsíce ve struktuře jízdenek a v tržbách za jednotlivé tarify (Tarif PID a Tarif IREDO). V případě poruchy odbavovacího zařízení nebo z jiného závažného důvodu, pro nějž nelze tržbu z některého mobilního prodejního zařízení vyčíst, požádá Dopravce IDSK a ROPID o stanovení lhůty k nahlášení tržby z porouchaného zařízení s tím, že je povinen doložit protokol o předání zařízení k vyčtení tržeb smluvnímu Dopravci. Tuto žádost Dopravce předloží v elektronické podobě s příslušným dokladem Dopravce nejpozději v termínu řádného nahlášení tržeb. Náhradní termín stanoví IDSK a ROPID za přiměřeného zohlednění termínu oprávně; v takto stanoveném náhradním termínu je Dopravce povinen tuto tržbu nahlásit. Tržby z ostatních mobilních prodejních zařízení je Dopravce povinen i v tomto případě nahlásit ve stanoveném termínu.

- 9.5. Zúčtování tržeb jízdného podle Tarifu PID proběhne v souladu s Tarifní smlouvou. Zpracování dat z Odbavovacího systému proběhne v souladu s Příkazní smlouvou PS. Nebude-li z technických důvodů strojní odpočet tržeb možný, bude uplatněn ruční postup odpočtů dle tarifní smlouvy.
- 9.6. IDSK a ROPID jsou oprávněni kontrolovat plnění povinností Dopravce a pravdivost údajů poskytovaných Dopravcem dle tohoto článku, zejména údaje o vybraných tržbách ve vozidlech a jejich evidenci. Dopravce není oprávněn takovou kontrolu odmítnout a je povinen vynaložit potřebnou součinnost kontrolujícímu organizátorovi.

10. DISPEČINK

- 10.1. Dopravce se zavazuje vést evidenci vozidel, která zajišťují provoz v PID, v systému MPVnet (verze pro PID).
- 10.2. Dopravce zajistí vysílání informací o poloze vozidel do systému MPVnet, a to minimálně pro spoje v PID.
- 10.3. Dopravce bude prostřednictvím MPVnet aktivně zadávat vypravení vozidel minimálně na spoje v PID, a to nejpozději před výjezdem prvního integrovaného spoje pro daný den. Dále bude zadávat provozní změny a to buď samostatně anebo po domluvě dle aktuální situace prostřednictvím dispečera PID.
- 10.4. Dopravce bude aktivně komunikovat s dispečinkem PID v případě mimořádných událostí na linkách v systému PID a dále v případech, které mají na linky PID vliv.
- 10.5. U linek, které jsou objednávány jiným krajem, je nutné se v předstihu seznámit s vazbami v rámci celých tras linek a navzájem informovat všechny dispečinky dotčených organizátorů. V případě mimořádných událostí rozhoduje primárně ve směru jízdy spoje do PID (např. do Prahy) o návaznostech a dispečerském řízení dispečink PID, v případě jízdy spoje ve směru mimo PID (např. z Prahy) dispečink sousedního IDS. V případě mimořádných událostí většího významu jsou dispečinky sousedních IDS ve vzájemném kontaktu a informují se o přijatých opatřeních. Žádné provozní informace nejsou předmětem obchodních tajemství dopravce a dispečinky si je poskytnou navzájem a bezúplatně.

11. DALŠÍ POVINNOSTI DOPRAVCE

- 11.1. Dopravce je povinen dodržovat Standardy kvality mezikrajských linek dle této smlouvy. Pouze aktualizace Standardů kvality pro mezikrajské linky nezakládá povinnost uzavřít dodatek k této smlouvě. Dopravce je povinen řídit se vždy aktuálním zněním Standardů kvality mezikrajských linek uvedených na www.pid.cz. Organizátoři jsou vždy povinni zajistit Dopravci náhradu zvýšených nákladů na plnění změněných Standardů kvality u Objednatelů VS a poskytnout Dopravci dostatečnou dobu na řádnou přípravu na plnění změněných Standardů kvality mezikrajských linek.
- 11.2. Dopravce se zavazuje zabezpečit, aby se jeho řidiči chovali k cestujícím s maximální vstřícností a poskytovali účinnou pomoc orgánům přepravní kontroly.

- 11.3. Dopravce se zavazuje informovat organizátory IDSK a OREDO o způsobu řešení stížností cestujících v případě, že mu byly postoupeny organizátory k přímému vyřízení. Organizátor může rozhodnout, že odpověď na stížnost vypracuje sám, v takovém případě je Dopravce povinen organizátorovi poskytnout veškerou nezbytnou součinnost pro vypracování odpovědi, zejména pak v organizátorem stanovené lhůtě poskytnout vyžádané podklady.
- 11.4. Dopravce se zavazuje zabezpečit parkování a odstavování autobusů v době před a po výkonu předepsaném jízdním řádem a soukromých vozidel pracovníků Dopravce mimo obratiště, výstupní, nástupní a nácestné zastávky systému PID, pokud se s majitelem (správcem) pozemku nedohodne jinak.
- 11.5. Dopravce se zavazuje zajistit provoz dispečinku dopravce v době provozu Integrovaných spojů PID a průběžně informovat organizátory o aktuálně platném telefonním čísle pro spojení s dispečinkem Dopravce a spolupracovat s dispečinkem organizátorů.
- 11.6. Dopravce se zavazuje uznávat při kontrolní činnosti prováděné IDSK a ROPID jako platný jízdní doklad kontrolní průkaz pracovníků objednatele a průkaz k výkonu státního odborného dozoru podle zákona o silniční dopravě Krajského úřadu Středočeského kraje.
- 11.7. Dopravce je povinen seznámit všechny své provozní zaměstnance s právy a povinnostmi kontrolních orgánů a s povinností umožnit těmto orgánům provádět kontroly a na jejich vyzvání předložit platný záznam o provozu vozidla a na vyžádání také vytisknout výpis jízenek z odbavovacího zařízení, obsahující minimálně v záhlaví tyto údaje: datum, čas, číslo linky, číslo odbavovacího zařízení, evidenční číslo vozidla, identifikaci řidiče a dále výčet jednotlivých vydaných jízenek, u každé s uvedením čísla jízdenky, času vydání, ceny jízdenky, identifikace zastávky a vyznačení případného storna vydané jízdenky.
- 11.8. Dopravce je dále povinen:
- (i) Vést po celou dobu plnění této smlouvy záznamy o provozu vozidla, a to v listinné podobě ve formě denního nebo týdenního nebo měsíčního záznamu na příslušném tiskopisu dopravce, který musí obsahovat alespoň: číslo listu záznamu, datum a identifikaci výkonu (kmenová linka/pořadí), identifikaci vozidla (registrační značka a evidenční číslo v systému PID), identifikaci řidiče, označené místo pro záznamy provozních mimořádností a závad řidičem a označené místo pro zápis provozní kontroly. Tyto záznamy je Dopravce povinen uchovávat po dobu 2 let ode dne vzniku příslušného záznamu, přičemž na požádání je povinen tyto záznamy nebo jejich určenou část předložit objednateli. Dopravce je povinen zajistit přítomnost platného záznamu o provozu vozidla na příslušný kalendářní den v každém vozidle nasazeném na dopravní výkon; zároveň je povinen zajistit předložení tohoto záznamu při kontrole na žádost oprávněné osoby a umožnit oprávněné osobě učinit do tohoto záznamu zápis provozní kontroly.
 - (ii) Elektronicky nahlásit IDSK a ROPID každé odbavovací zařízení, včetně jeho typu, výrobního a evidenčního čísla, a to ještě před zahájením prodeje jízdních dokladů a uskutečňování evidence tržeb z jízdného na tomto zařízení. Dopravce je povinen strpět

na odbavovacích zařízeních identifikační známky s číslem zařízení, aplikované organizátorem, a dbát o jejich nepoškození.

- (iii) Zajistit provoz vozidel na Integrovaných spojích v souladu s příslušným jízdním řádem, nebrání-li tomu okolnosti, které Dopravce objektivně nemůže ovlivnit. V případě spoje s usměrněným nástupem cestujících pouze předními dveřmi, jehož výchozí zastávka se nachází u terminálu stanice metra nebo u železniční stanice, je Dopravce povinen zajistit přistavení vozidla s přiměřeným předstihem až 5 minut před stanoveným odjezdem, aby s ohledem na předpokládanou frekvenci cestujících mohl být dodržen čas odjezdu z výchozí zastávky dle jízdního řádu; to neplatí v rozsahu, ve kterém je takový postup objektivně znemožněn v důsledku zpožděného příjezdu vozidla z předchozího spoje nebo čerpání povinné bezpečnostní přestávky řidiče.
- (iv) Umožnit cestujícím přestup v místě a čase garantované návaznosti i při zpoždění přípojného spoje v rámci stanovené čekací doby, a to podle vozových jízdních řádů, automaticky zasílaných zpráv o návaznostech z MPVnet na palubní počítač či zprávy zadané na palubní počítač dispečinkem objednatele. Zpráva od organizátora je v případě rozdílných pokynů oproti automaticky generované zprávě nebo vozovému jízdnímu řádu nadřazena. V případě nemožnosti příjmu zpráv o návaznostech na palubním počítači ve vozidle (např. z důvodu poruchy) se Dopravce nezabývá povinností umožnit stanovenou návaznost s přestupem cestujících, a to i aktivním zjišťováním polohy přípoje a nutnosti čekání, např. dotazem na dispečink organizátora nebo s pomocí mobilní aplikace umožňující zobrazení případného zpoždění přípoje v reálném čase.
- (v) Pro jednotlivé linky (spoje) platí, že v případě mimořádné události nebo v případě, kdy je potřeba rozhodnout, jakým způsobem bude řešena vzniklá provozní situace, má rozhodující vliv a finální rozhodnutí činí dispečink toho kraje, který linku (spoj) objednal.
- (vi) Před zahájením dopravního výkonu ověřit funkčnost odbavovacího zařízení a prvků informačního systému (zejména všech vnějších linkových orientací, vnitřního informačního panelu/panelů, zobrazovače času a pásma, hlásiče zastávek) a dbát o zjištění a nahlášení případných nefunkčních prvků odbavovacího a informačního systému i během nečinné části dopravního výkonu.
- (vii) Vydávat jízdní doklady PID na termopapíře, který splňuje požadavky na zabezpečeném papíru schváleném organizátorem.
- (viii) Zajistit ve vozidle prostředky, aby v případě neoznačení správnou linkou a cílovou zastávkou na vnější přední linkové orientaci (např. z důvodu poruchy příslušného orientačního panelu) mohlo být provedeno čitelné a srozumitelné náhradní označení vozidla číslem linky a cílovou zastávkou. Současně je Dopravce povinen seznámit provozní personál s povinností neprodleného provedení náhradního označení vozidla v takových případech, jakož i s nutností věnovat zvýšenou pozornost a ohleduplnost při obsluze zastávek a aktivně informovat cestující na zastávce o lince a trase spoje, pokud

by ze strany cestujících mohlo dojít k přehlédnutí tohoto náhradního označení (např. za snížené viditelnosti).

- (ix) V případě nefunkčnosti hlášení zastávek nebo některého prvku signalizace znamená k řidiči ve vozidle zajistit obsloužení každé zastávky zastavením vozidla, bez ohledu na charakter zastávky.
 - (x) Nepřevzít jízdné hrazené cestujícím v případě nemožnosti vydání jízdenky z odbavovacího zařízení. Tímto však není dotčena povinnost Dopravce zajistit ve lhůtě stanovené v Příloze č. 5 této Smlouvy výměnu vozidla, ani právo organizátora uložit Dopravci postih dle přílohy č. 8 (Sazebník postihů) této smlouvy.
 - (xi) Zajistit minimálně 1x týdně vyzkoušení označovačů jízdenek ve vozidlech a zkontrolování správnosti a čitelnosti tisku všech údajů, a to formou označení kontrolního lístku podle Tarifu PID. Poslední označený kontrolní lístek, ne starší než 1 týden, je Dopravce povinen ve vozidle uchovat a v případě řešení závady označovače provozní kontrolou jej na vyžádání oprávněné osoby předložit.
 - (xii) Zajistit, aby vozidla, která vykonávají před dopravním výkonem, v rámci dopravního výkonu či po skončení dopravního výkonu jízdu bez přepravy cestujících, byla na vnějších orientacích označena k tomu vhodným způsobem (např. „manipulační jízda“); je zakázáno použít jakékoliv nesprávné, zavádějící, klamavé či nedůstojné označení.
- 11.9. Dopravce se zavazuje uznávat při provádění průzkumu v autobuse Dopravce „Průkaz opravňující k provádění přepravnímu průzkumu“ (vzor tohoto průkazu je uveden v příloze č. 7 této smlouvy), popřípadě „Pověření k provádění průzkumu v autobuse“, platné pouze s občanským průkazem a formulářem k provádění průzkumu, jako platný jízdní doklad; osoby provádějící průzkum mohou za přítomnosti řidiče setrávat v dopravních prostředcích Dopravce i v manipulačním prostoru konečné zastávky. „Pověření k provádění průzkumů v autobuse“ má vždy omezenou časovou platnost uvedenou v tomto pověření. Při předem oznámených průzkumech většího rozsahu po dobu sčítání se Dopravce zavazuje uznávat jako jízdní doklad pro sčítače i samotný sčítací formulář. Informaci pro Dopravce o probíhajícím průzkumu většího rozsahu poskytne organizátor elektronicky minimálně 7 dnů před zahájením kampaně. Za průzkum většího rozsahu se považuje průzkum trvající déle než dva dny v jednom týdnu. Na ostatní průzkumy nebo průzkumy realizované na žádost Dopravce, a to i většího rozsahu, se oznamovací povinnost organizátorů nevztahuje.
- 11.10. Dopravce se zavazuje spolupracovat s organizátorem v oblasti jednotných číselníků využívaných pro datové soubory jízdních řádů a pro komponenty odbavovacího a informačního systému v rámci celého systému PID. Dopravce se zavazuje koordinovat s organizátorem zadávání podmínek pro tvorbu a vývoj nového software pro jízdní řády, včetně potřeb celostátního informačního systému jízdních řádů, odbavovacího a informačního systému, přepravní a dopravní průzkumy a případné další programy v oblasti jednotného systému PID.

- 11.11. V případě mimořádné situace, respektive nehody dopravního prostředku, je Dopravce povinen zajistit na licenčně provozovaných linkách PID příslušná odpovídající dopravní opatření v součinnosti s dispečinkem organizátora v závislosti na konkrétní provozní situaci.
- 11.12. Využití jakékoliv plochy vozidel nasazených na integrovaných spojích PID pro reklamní účely je možné pouze za podmínek uvedených v Mezikrajských standardech kvality.

12. KONTROLA PLNĚNÍ SMLOUVY

- 12.1. IDSK a ROPID je oprávnění k provádění kontroly plnění této smlouvy Dopravcem v souladu s pověřením nebo souhlasem Královéhradeckého kraje. Kontroly podle tohoto článku provádí IDSK a ROPID prostřednictvím vlastních zaměstnanců, prostřednictvím zaměstnanců svého zřizovatele nebo prostřednictvím specializované právnické či fyzické osoby, kterou k provádění kontrol v definovaném rozsahu písemně pověří. Kontrolní zaměstnanec objednatele nebo pracovník objednatelem pro tyto účely najaté specializované právnické nebo fyzické osoby (dále jen „**oprávněná osoba**“) jsou k provádění kontroly vybaveni k tomu vystavenými doklady. Pracovník specializované právnické nebo fyzické osoby se navíc prokazuje písemným pověřením od IDSK a ROPID. Postihy za zjištěné závady a porušení jednotlivých závazků Dopravce podle této smlouvy uděluje IDSK nebo ROPID. Postihy za zjištěné závady jsou uvedeny v příloze č. 8 této smlouvy a v čl. 14 této smlouvy. Smluvní sankce zjištěné, řádně zaevidované a projednané mezi IDSK, ROPID a OREDO, bude vůči Dopravci uplatňovat IDSK.
- 12.2. Kontrola plnění této smlouvy z hlediska kvality služby a provozu (dále jen „**provozní kontrola**“) je prováděna oprávněnými osobami vybavenými kontrolním průkazem, jehož vzor je uveden v příloze č. 6 smlouvy. Kontrolní průkaz při provádění kontroly nahrazuje platný jízdní doklad PID. Tyto oprávněné osoby provádějí zejména, nikoli však výlučně, kontroly plnění povinností provozního personálu Dopravce, kontroly pravidelnosti PID, odbavování cestujících, odbavovacího a informačního systému, mohou nahlížet do vozových jízdních řádů povrchové dopravy a provádět zápisy o zjištěných skutečnostech do záznamů o provozu vozidla. Provozní kontrola může být spojena s měřením standardů kvality v režimu fiktivního zákazníka nebo s přepravní kontrolou cestujících pověřenou osobou.
- 12.3. Dopravce je povinen umožnit IDSK a ROPID kontrolu plnění všech svých povinností dle této smlouvy. Kontrolní činnosti IDSK a ROPID mimo provozní kontrolu budou prováděny na základě pověření ředitele ROPID nebo ředitele IDSK ve spolupráci s příslušným odborným útvarům Dopravce. Při kontrolách je Dopravce povinen poskytnout oprávněným osobám veškerou požadovanou součinnost, zejména jim poskytnout veškeré vyžádané dokumenty relevantní pro plnění této smlouvy, zpřístupnit jim objekty a dopravní prostředky používané k plnění této smlouvy a zajistit přítomnost vedoucích zaměstnanců či členů orgánů Dopravce na jednáních, která budou v rámci kontroly požadována.
- 12.4. IDSK a ROPID jsou povinni provádět kontroly způsobem, který nebude nad nezbytnou míru zatěžovat běžný provoz Dopravce. Součinnost požadovaná po pověření zaměstnanci Dopravce nesmí být v rozporu s pravidly pro bezpečné provozování veřejné linkové dopravy. IDSK a ROPID při provádění kontroly dbají na to, aby výkon kontroly pokud možno nezpůsobil zpoždění autobusu a nebránil plnění pracovních povinností zaměstnanců Dopravce. O způsobu

provedení kontroly však rozhoduje oprávněná osoba, a pokud vlivem součinnosti vyžádané ze strany oprávněné osoby dojde ke zpoždění autobusu nebo porušení jiných povinností dopravce dle této smlouvy, není IDSK a ROPID oprávněn na Dopravci uplatnit za takové porušení povinností smluvní pokutu. V případě provozní kontroly na spoji, který lze vzhledem k frekvenci zastávek charakterizovat jako rychlíkový (tj. některé zastávky spoj v souladu s jízdním řádem projíždí), je řidič povinen po dokončení kontroly umožnit oprávněné osobě na její žádost výstup na kterékoliv zastávce ostatních linek po trase spoje, a to i v zastávce, kterou má daný spoj projíždět.

- 12.5. IDSK a ROPID z provedené kontroly sestaví služební hlášení obsahující všechny zjištěné závady či porušení povinností Dopravce, s uvedením data, času a místa kontroly a vyčíslením případného postihu dle této smlouvy (dále jen „**služební hlášení**“). Toto služební hlášení IDSK a ROPID zašle Dopravci a objednateli v elektronické formě do 3 pracovních dnů. V případě společné provozní kontroly s přepravní kontrolou cestujících organizátor vedle služebního hlášení Dopravci a objednateli zašle také hlášení o provedené přepravní kontrole obsahující výsledek kontroly jízdních dokladů cestujících
- 12.6. Dopravce je povinen zjištěné závady prošetřit a zajistit bez prodlení nápravu. Závěry šetření a způsob nápravy Dopravce sdělí odesilatel služebního hlášení v elektronické podobě do 30 pracovních dnů ode dne, kdy bylo služební hlášení Dopravci doručeno.
- 12.7. Dopravce je oprávněn vznést proti obsahu služebního hlášení námitky, které musí být zdůvodněny, případně doplněny o vyjádření zúčastněného řidiče, týká-li se závada jeho výkonu. Námitky mohou být vzneseny nejpozději do 30 dnů ode dne zaslání služebního hlášení; k opožděně podaným námitkám IDSK a ROPID nepřihlíží. Námitky IDSK a ROPID posoudí a nejpozději do 30 dnů po jejich obdržení zašle Dopravci stanovisko. V rámci posuzování námitek může IDSK a ROPID přistoupit k i osobnímu jednání odpovědných osob Dopravce a IDSK a ROPID nebo konfrontaci zúčastněného pracovníka kontroly a řidiče za přítomnosti vedoucích pracovníků obou stran. Nejsou-li námitky podle tohoto odstavce ve stanovené lhůtě vzneseny, platí, že služební hlášení je věcně správné a Dopravce s jeho obsahem souhlasí.

13. KOMUNIKACE SMLUVNÍCH STRAN

- 13.1. Všechna oznámení, výzvy, právní jednání, informace a jiná sdělení učiněná ve věcech této Smlouvy mohou být doručována osobně, nebo prostřednictvím provozovatele poštovních služeb, nebo prostřednictvím datové schránky, nebo elektronickou poštou (e-mailem) na příslušné adresy a k rukám příslušných osob dle specifikace v příloze č. 4 k této smlouvě.

Každá smluvní strana je oprávněna kontakty dle přílohy č. 4 k této smlouvě kdykoliv změnit; vůči ostatním smluvním stranám je taková změna účinná od okamžiku, kdy o tom bude písemně informována. Smluvní strany se dohodly, že změny uskutečněné dle předchozí věty nezakládají povinnost pro sestavení samostatného dodatku ke smlouvě, ale budou jedním ze změnových bodů prvního následujícího dodatku, pokud bude z jiného titulu než zde uvedeného sestaven.

- 13.2. Veškerá oznámení, informace a jiná sdělení podaná ve věcech této smlouvy se považují za doručená dnem, kdy je adresát osobně převezme, dnem, kdy je adresát převezme na své poštovní adrese, dnem, kdy je datová zpráva doručena adresátovi podle zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, ve znění pozdějších předpisů, nebo dnem prokazatelného doručení na elektronickou adresu Smluvní strany (e-mail) uvedenou v této smlouvě.

14. SANKCE

- 14.1. Organizátoři mají proti Dopravci právo na zaplacení smluvní pokuty ve výši 5 000 Kč za nepředložení požadovaných údajů nebo výkazů dohodnutých v této smlouvě v elektronické podobě ve stanovených termínech, a to za každý jednotlivý případ, nejedná-li se o některý z případů výslovně uvedených v příloze č. 1 této smlouvy;
- 14.2. V případě, že Dopravce neuzavře předepsané smlouvy nutné k fungování systému PID uvedené v čl. 5 této smlouvy, případně je neudrží v platnosti po celou dobu trvání této smlouvy, resp. jejich platnost neobnoví (dále jen „**neuzavření smlouvy**“), má organizátor proti Dopravci právo na zaplacení smluvní pokuty v této výši:
- (i) v případě neuzavření **Tarifní smlouvy** ani do 30 dnů od účinnosti této smlouvy ze strany dopravce činí smluvní pokuta za každý započatý měsíc prodlení částku odpovídající výši měsíčního předpokladu tržeb ve všech pásmech PID na Integrovaných spojích vstupujících do dělby tržeb zajištěných Tarifní smlouvou, počínaje měsícem, v němž uplyne uvedená lhůta 30 dnů; dojde-li nejpozději do konce měsíce, v němž 30denní lhůta k podpisu Tarifní smlouvy skončila, k jejímu podpisu ze strany Dopravce, smluvní pokuta se neuloží;
 - (ii) v případě neuzavření **Smlouvy MOS** ani do 30 dnů od účinnosti této smlouvy ze strany dopravce činí smluvní pokuta 10 000 Kč za každý započatý měsíc; dojde-li nejpozději do konce měsíce, v němž 30denní lhůta k podpisu Smlouvy MOS skončila, k jejímu podpisu ze strany Dopravce, smluvní pokuta se neuloží;
 - (iii) v případě neuzavření **Příkazní smlouvy PS** ani do 30 dnů od účinnosti této smlouvy ze strany dopravce činí smluvní pokuta 10 000 Kč za každý započatý měsíc; dojde-li nejpozději do konce měsíce, v němž 30denní lhůta k podpisu Příkazní smlouvy PS IDSK skončila, k jejímu podpisu ze strany Dopravce, smluvní pokuta se neuloží;
 - (iv) v případě neuzavření **Smlouvy o službách s organizací ROPID** (je-li s ohledem na trasování Integrovaných spojů tato smlouva potřebná) ani do 30 dnů od účinnosti této smlouvy ze strany dopravce činí smluvní pokuta 1,00 Kč/linkový km za období od začátku účinnosti této smlouvy do dne podpisu Smlouvy o službách; uhrazením sankce nezaniká povinnost doplatit úhradu za služby PID za celé období platnosti této smlouvy;
 - (v) v případě neuzavření **Smlouvy o službách s organizací IDSK** ani do 30 dnů od účinnosti této smlouvy činí smluvní pokuta 1,00 Kč/linkový km za období od začátku účinnosti této smlouvy do dne podpisu Smlouvy o službách; uhrazením sankce nezaniká povinnost doplatit úhradu za služby PID za celé období platnosti této smlouvy;

- (vi) v případě neuzavření **Smlouvy o jednotné přepravní kontrole v systému PID** ani do 30 dnů od účinnosti této smlouvy ze strany dopravce činí smluvní pokuta 5 000 Kč za každý započatý měsíc; dojde-li nejpozději do konce měsíce, v němž 30denní lhůta k podpisu Smlouvy o jednotné přepravní kontrole v systému PID skončila, k jejímu podpisu ze strany Dopravce, smluvní pokuta se neuloží.
- 14.3. V případě nenahlášení tržeb ani v termínu dodatečně stanoveném objednatelem postupem podle čl. 9.4 této smlouvy zaplatí Dopravce smluvní pokutu ve výši 10 Kč/linkový km ujetý na Integrovaných spojích PID za kalendářní měsíc, kdy Dopravce tržby nenahlásil. Tato sankce se nepoužije, byla-li Dopravci udělena za stejné období na základě Tarifní smlouvy.
- 14.4. V případě odmítnutí nebo neprovedení Autorizace vozidla pro provoz v PID dle Standardů kvality PID mezikrajských linek uvedených v Příloze č. 5 této smlouvy zaplatí Dopravce smluvní pokutu ve výši 50 000 Kč za každé dotčené vozidlo.
- 14.5. Kromě smluvních pokut výslovně uvedených v tomto článku se Dopravce zavazuje za každé porušení svých povinností hradit též smluvní pokuty uplatňované podle přílohy č. 8 této smlouvy (Sazebník postihů PID). Dopravce bere na vědomí, že pro využití dobrodinné toleranční lhůty a neuplatnění postihu v souladu s poznámkou „z“ uvedenou v Sazebníku postihů musí veškeré relevantní závady na vybavení vozidla oznamovat IDSK a ROPID ve stanovené lhůtě a stanoveným způsobem.
- 14.6. Organizátoři jsou oprávněni změnit přílohu č. 8 této smlouvy (Sazebník postihů PID), a to zejména v souvislosti se změnou přílohy č. 5 této smlouvy (Standardy kvality PID pro Mezikrajské linky) a nad rámec této změny také v souvislosti s inflací. Pokud nedojde ze strany organizátorů ke změně Sazebníku postihů z důvodu inflace každoročně, jsou organizátoři oprávněni tyto sazby zvýšit i kumulovaně. V případě zvýšení sazeb meziročně jsou organizátoři oprávněni připočítat k inflaci přírůstek nejvýše 1 % nad inflační nárůst, a v případě uplatnění kumulované inflace za dva a více let přírůstek ke kumulované inflaci 1 % za každý rok, kdy IDSK nevyužila práva na zvýšení sazeb postihů. Přírůstek k inflační změně výše postihů však nesmí souhrnně překročit 5 %. Zaokrouhlení nově vypočtené sazby bude provedeno na celé desetikoruny dle matematických pravidel pro zaokrouhlování.
- 14.7. Organizátor, který hodlá Dopravci uložit smluvní pokutu, je povinen Dopravce písemně vyrozumět o zjištění, které zakládá právo na uplatnění smluvní pokuty, nejpozději do 60 dnů od okamžiku, kdy skutečnost zakládající právo organizátora uplatnit smluvní pokutu nastala. Vyrozumění o porušení povinnosti Dopravce dle této smlouvy musí vždy obsahovat popis a časové určení události, která v souladu s uzavřenou smlouvou zakládá právo organizátora uplatnit smluvní pokutu. Dopravce je povinen se písemně vyjádřit k tomuto vyrozumění ve lhůtě do 15 dnů, nedohodnou-li se Smluvní strany jinak. Na základě vyjádření Dopravce rozhodne organizátor o uplatnění smluvní pokuty a její výši.
- 14.8. Ve všech případech platí, že úhradou smluvní pokuty není dotčeno právo na náhradu škody způsobené porušením povinnosti, na kterou se smluvní pokuta vztahuje.
- 14.9. Smluvní pokuta je splatná do 15 dnů po doručení oznámení o uložení smluvní pokuty Dopravci.

- 14.10. Smluvní pokutu podle tohoto článku je oprávněn Dopravci uložit kterýkoliv z organizátorů; za totéž porušení povinnosti Dopravce může ale smluvní pokutu uložit pouze jeden z organizátorů. Pokud budou tyto smluvní pokuty uloženy dle smlouvy o veřejných službách uzavřené s hl. m. Prahou, nelze je uložit dle této smlouvy. Výnos z každé uložené smluvní pokuty se následně rozdělí mezi oba organizátory v poměru dopravních výkonů ujetých Dopravcem na Integrovaných spojích PID na územích jednotlivých organizátorů.
- 14.11. Vzhledem k velmi krátké době přípravy Dopravce na plnění této smlouvy a s ní souvisejících smluv budou ve zkušebnímu provozu za období do 31. 1. 2022 organizátoři přihlížet ke specifickým a složité situaci s novými prvky v odbavení cestujících (zejména překryvy tarifů). Organizátoři jsou v odůvodněných případech oprávněni snížit nebo zcela prominout dopravci zaplacení smluvních pokut podle této smlouvy, za nevyhovující situace, které budou při kontrole plnění smluv zjištěny ve vztahu k integrovaným spojům v systému PID. Toto ujednání se nevztahuje na sankce uvedené v sazebníku postihů PID (Příloha č. 8) v bodech 3a), 3d), 3f) 3g), 3i), 3j), 3k), 3m) a 3n) a na sankce uvedené v čl. 14.1. až 14.4 této smlouvy, které se vztahují k nastavení a kontrole systému. Omezení nebo vyloučení smluvních pokut samozřejmě neznámá, že by dopravce nebyl povinen příslušné povinnosti plnit.

15. DŮVĚRNOST A ÚPLNOST INFORMACÍ, OCHRANA OSOBNÍCH ÚDAJŮ

- 15.1. IDSK a ROPID jsou povinni v rozsahu dle příslušných právních předpisů chránit obchodní tajemství Dopravce. Za obchodní tajemství ve smyslu této smlouvy se považují výlučně skutečnosti, které kumulativně splňují následující podmínky:
- (i) naplňují definici obchodního tajemství podle ustanovení § 504 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů;
 - (ii) organizátor se o nich dozvěděl od Dopravce v souvislosti s plněním této smlouvy;
 - (iii) Dopravce tyto skutečnosti příslušnému organizátorovi výslovně označil a zdůvodnil jako obchodní tajemství.
- 15.2. Dopravce je seznámen se skutečností, že
- (i) tato smlouva bude uveřejněna v registru smluv podle zákona o registru smluv;
 - (ii) IDSK a ROPID jsou mimo jiné povinni poskytovat informace vztahující se k jejich působnosti dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, a poskytovat informace kontrolním orgánům a dalším orgánům veřejné moci v souladu s příslušnými právními předpisy.
- 15.3. Poskytnutí jakýchkoliv informací o Dopravci, včetně obchodního tajemství, v rozsahu vyplývajícím ze zákona o registru smluv anebo k němuž je organizátor povinen podle příslušných právních předpisů, je plněním zákonné povinnosti organizátora a nepředstavuje porušení jeho povinností vůči Dopravci.

- 15.4. Smluvní strany jsou si vědomy, že v souvislosti s plněním této smlouvy může docházet ke zpracování osobních údajů ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) a zákona č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů, přičemž při takovém zpracování mohou mít jednotlivé Smluvní strany v závislosti na konkrétní situaci různé postavení (správce, zpracovatel apod.) a vzájemné vztahy. Smluvní strany se zavazují při zpracování osobních údajů postupovat v souladu s příslušnými právními předpisy. Podrobnosti ohledně způsobů zpracování osobních údajů a jejich ochrany jsou v potřebném rozsahu řešeny v příslušných systémových smlouvách dle čl. 5 této smlouvy.

16. OSTATNÍ

- 16.1. Tato smlouva není smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících ve smyslu nařízení č. 1370/2007 a organizátor ani jeho zřizovatel nejsou vůči Dopravci v souvislosti s Integrovanými spoji v pozici objednatele veřejných služeb. Kompenzaci, případně další platby či náhrady podle nařízení č. 1370/2007 poskytuje Dopravci příslušný objednatel daných veřejných služeb v přepravě cestujících v souladu s příslušnou Smlouvou o veřejných službách.
- 16.2. Ujednáními této smlouvy nejsou nijak dotčena práva a povinnosti Dopravce podle příslušných Smluv o veřejných službách, na jejichž základě jsou příslušné Integrované spoje objednávány. Dopravce uzavřením této smlouvy potvrzuje, že je právně i fakticky schopen současně dodržovat všechny své povinnosti jak podle této smlouvy, tak podle příslušných Smluv o veřejných službách.

17. TRVÁNÍ A SKONČENÍ SMLUVNÍHO VZTAHU

- 17.1. Tato smlouva nabývá platnosti dnem jejího podpisu Smluvními stranami a účinnosti dnem uveřejnění v registru smluv.
- 17.2. Tato smlouva se uzavírá na stejnou dobu, po kterou platí Smlouvy o závazku veřejné služby na mezikrajské lince/linkách mezi Královéhradeckým krajem a dopravcem.
- 17.3. Tato smlouva zaniká též
- (i) písemnou dohodou Smluvních stran;
 - (ii) dnem zániku účinnosti všech Smluv o veřejných službách, na jejichž základě jsou provozovány Integrované spoje;
 - (iii) odstoupením od smlouvy ze strany IDSK případně ROPID;
 - (iv) výpovědí smlouvy ze strany IDSK případně ROPID.
- Účinností odstoupení nebo výpovědi učiněných IDSK případně ROPID zaniká tato smlouva v plném rozsahu vůči všem Smluvním stranám.
- 17.4. Organizátoři jsou oprávněni od této smlouvy odstoupit v těchto případech:

- (i) Dopravce závažným způsobem porušil povinnosti dle této smlouvy a přes písemné upozornění ve stanovené lhůtě nezjednal nápravu; za závažné porušení této smlouvy se přitom považuje takové jednání, které závažným způsobem narušuje fungování systému PID;
 - (ii) byla ukončena platnost všech licencí Dopravce potřebných k provozování Integrovaných spojů;
 - (iii) Dopravce byl vyloučen ze Zúčtovacího systému a v souladu s Příkazní smlouvou PS bylo vůči němu provozovatelem Zúčtovacího centra ukončeno zpracování všech transakcí;
 - (iv) bylo-li (i) na návrh Dopravce zahájeno insolvenční řízení podle zákona č. 182/2006 Sb., o úpadku a způsobech jeho řešení (insolvenční zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**insolvenční zákon**“), jehož předmětem je úpadek nebo hrozící úpadek Dopravce; nebo (ii) zahájeno na návrh jiné osoby než Dopravce insolvenční řízení podle insolvenčního zákona, jehož předmětem je úpadek nebo hrozící úpadek Dopravce, a v tomto řízení bylo insolvenčním soudem nařízeno předběžné opatření podle § 113 insolvenčního zákona anebo byl zjištěn úpadek Dopravce.
- 17.5. V případě zániku této smlouvy je Dopravce povinen bezodkladně učinit veškeré potřebné kroky a poskytnout veškerou potřebnou součinnost svým smluvním partnerům k ukončení všech systémových smluv dle čl. 5 této smlouvy, leda by se v konkrétním případě dohodl se smluvními partnery jinak.
- 17.6. V případě ukončení smluvního vztahu založeného touto smlouvou je Dopravce povinen vypořádat veškeré závazky vůči ostatním subjektům zúčtování ve lhůtě splatnosti těchto závazků.
- 17.7. Veškerá nevypořádaná práva a povinnosti vyplývající z této smlouvy kterékoliv Smluvní straně ke dni ukončení smlouvy jsou Smluvní strany povinny vypořádat obdobně dle příslušných ujednání této smlouvy bez zbytečného odkladu.

18. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

- 18.1. Smluvní strany se zavazují vzájemně spolupracovat a poskytovat si veškeré informace potřebné pro řádné plnění svých závazků. Každá Smluvní strana je povinna informovat ostatní Smluvní strany o veškerých skutečnostech, které jsou nebo mohou být důležité pro řádné plnění této Smlouvy. Smluvní strany se zároveň zavazují k poskytování vzájemné potřebné součinnosti tak, aby mohl být naplněn účel této smlouvy.
- 18.2. Smluvní strany berou na vědomí, že Hlavní město Praha a Středočeský kraj vyvíjejí snahu o vytvoření společného organizátora integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících (dále jen „**Společný organizátor**“). Pokud k vytvoření Společného organizátora dojde, převezme tento nový Společný organizátor k určitému datu činnosti systémových služeb obou stávajících organizátorů ROPID i IDSK; nastane-li tato skutečnost v průběhu trvání této smlouvy, bude Společný organizátor smluvními stranami akceptován se všemi svými dopady zejména, nikoli však výlučně, pokud jde o dopady na názvy a texty dokumentů, změnu loga, změnu

korporátního designu atd., přičemž – bude-li to vzhledem k povaze navázání činnosti Společného organizátora na dosavadní organizátory ROPID a IDSK nutné – smluvní strany se zavazují uzavřít k této smlouvě dodatek za účelem zapojení Společného organizátora.

- 18.3. Tato smlouva byla sepsána ve dvou (2) vyhotoveních, z nichž každá ze Smluvních stran obdrží po jednom (1) vyhotovení.
- 18.4. Uveřejnění této smlouvy podle zákona o registru smluv zajistí Organizátor. Smluvní strany potvrzují, že žádnou část této smlouvy nepovažují za důvěrnou nebo za předmět obchodního tajemství, a souhlasí, že smlouva bude uveřejněna v plném znění po případné úpravě s ohledem na ochranu osobních údajů a s výjimkou neveřejných příloh č. 4, 6 a 7.
- 18.5. Případná nicotnost, neplatnost nebo nevymahatelnost některého ujednání této smlouvy nezpůsobuje nicotnost, neplatnost nebo nevymahatelnost ostatních ujednání této smlouvy. Smluvní strany jsou povinny takové nicotné, neplatné nebo nevymahatelné ujednání nahradit neprodleně ujednáním, jež se nejvíce blíží účelu sledovanému takovým nicotným, neplatným nebo nevymahatelným ujednáním, a to formou písemného dodatku k této smlouvě.
- 18.6. Tuto smlouvu je možné změnit pouze písemnou formou a po souhlasu Smluvních stran, ve formě číslovaných dodatků k této smlouvě.
- 18.7. Smlouva je závazná v plném rozsahu i pro právní nástupce Smluvních stran.
- 18.8. Nedílnou součástí této Smlouvy jsou následující přílohy (není-li uvedeno jinak, jsou přílohy veřejné):
 - (i) Příloha č. 1 Principy Tarifní smlouvy
 - (ii) Příloha č. 2 Vzor Příkazní smlouvy PS
 - (iii) Příloha č. 3 Vzor Smlouvy MOS
 - (iv) Příloha č. 4 Kontakty smluvních stran
 - (v) Příloha č. 5 Standardy kvality PID pro mezikrajské linky (ve znění platném ke dni uzavření této smlouvy)
 - (vi) Příloha č. 6 Vzor kontrolního průkazu (**neveřejná příloha**)
 - (vii) Příloha č. 7 Vzor průkazu opravňujícího k provádění přepravnímu průzkumu (**neveřejná příloha**)
 - (viii) Příloha č. 8 Sazebník postihů PID - mezikrajská specifikace dle mezikrajských standardů kvality (ve znění platném ke dni uzavření této smlouvy)
 - (ix) Příloha č. 9 Sazebník postihů Královéhradeckého kraje
 - (x) Příloha č. 10 Technické a provozní standardy Královéhradeckého kraje
 - (xi) Příloha č. 11 Vzor Smlouvy o jednotné přepravní kontrole v systému PID

(xii) Příloha č. 12 Vzor smlouvy o službách IDSK

(xiii) Příloha č. 13 Vzor smlouvy o službách ROPID

- 18.9. Smluvní strany se s touto smlouvou řádně seznámily a jejímu obsahu rozumí; smlouva určité a srozumitelně vyjadřuje svobodnou a vážnou vůli smluvních stran a není uzavírána v tísní nebo za nápadně nevýhodných podmínek, na důkaz čehož smluvní strany připojují své podpisy.

V Praze dne

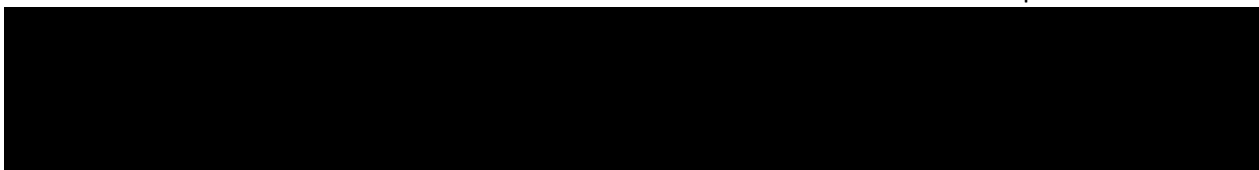
V Praze dne

V Semilech dne

za IDSK:

za ROPID:

za Dopravce:



JUDr. Zdeněk Šponar
ředitel

Ing. et Ing. Petr Tomčík
ředitel

Jakub Vyskočil
jednatel

Principy tarifní smlouvy

Úvod

Tarifní smlouva je dokument uzavřený mezi organizátory ROPID a IDSK a dopravci PID. Základem smlouvy je přistoupení dopravců k Tarifu PID, pověření vybraných dopravců tiskem a distribucí společně uznávaných jízdních dokladů, dělbe tržeb z jízdného, dělbe dotací k ceně hrazených státem, jednotné přepravní kontrole včetně způsobu úhrady přepravní kontroly a podílu přírážek k jízdnému.

Tato příloha navozuje celou problematiku, která je včetně konkrétních klíčů rozpracována Tarifní smlouvou uzavřenou pro každý rok. Tarifní smlouva pro konkrétní rok se uzavírá na začátku roku a nelze ji z objektivních důvodů uzavřít dříve. Dopravci, kteří do systému přistupují v průběhu roku, obdrží prosté kopie již uzavřené Tarifní smlouvy pro konkrétní rok a mezi smluvní strany budou zařazeni příslušným dodatkem.

V Tarifní smlouvě jsou řešeny vazby výkonů a výnosů na území hl. m. Prahy a ve vnějších pásmech PID a to vždy odděleně. Tato smlouva se každoročně upravuje ve vazbě na dělbu přepravní práce na území HMP a výnosy na linkách ve Středočeském kraji. V případě potřeby se upravuje i rozsah pověření z hlediska distribuce jízdních dokladů.

Následující text není přesným zněním tarifní smlouvy. Jedná se o ilustrační text (tarifní smlouva platná od října 2018), který bude v každém konkrétním roce mírně odlišný. Nejsou uvedeny přílohy, které jsou sestavovány dle popsaných postupů pro každý rok/změnu dle aktuální situace.

I. Předmět Tarifní smlouvy

A. Předmětem smlouvy je:

1. Přistoupení dopravců na jednotný tarif Pražské integrované dopravy (dále jen „PID“). České dráhy uplatňují tarif PID souběžně s tarifem TR 10 ve vlacích Českých drah provozovaných na vybraných tratích uvedených v příloze č. 10 (dále jen „vybrané tratě“), ostatní železniční dopravci uplatňují tarif PID v souladu se specifickými podmínkami uvedenými v Tarifu PID.
2. Uznávání příslušných jízdních dokladů vydávaných na obchodní jméno DP a Českých drah všemi dopravci v rámci celého systému PID na poskytování služeb kterýmkoliv z dopravců, kteří mají uzavřené smlouvy v závazku veřejné služby v systému PID. České dráhy a ostatní železniční dopravci uznávají tyto jízdní doklady pouze ve vlacích zapojených v systému PID. Dále uznávání jízdních dokladů PID vydávaných na obchodní jména jednotlivých dopravců a DP v příměstských autobusech PID z odbavovacích strojku mobilního odbavovacích zařízení (dále také odbavovacích zařízení nebo odbavovací strojky) všemi dopravci včetně DP a Českých drah, přičemž České dráhy uznávají tyto jízdní doklady pouze ve vlacích zapojených do PID podle možnosti použití těchto jízdních dokladů definované v tarifu PID. Všechny jízdní doklady jsou dopravci, DP a Českými drahami uznávány v rámci své časové a pásmové platnosti.
3. Dohoda, že zaměstnancům dopravců (mimo Českých drah a ostatní železniční dopravce), kterým vzniká nárok na zaměstnanecké jízdné DP, vydá jízdenky DP. ROPID ověřuje oprávněnost nároku v souladu s přílohou č. 6 této smlouvy.
4. Způsob úhrady ceny za dopravní výkon (službu) realizovaný jednotlivými dopravci a Českými drahami v rámci systému PID.

5. Zmocnění DP ostatními účastníky smlouvy k tisku a distribuci jízdních dokladů používaných v rámci systému PID a poskytování rabatu, provize nebo komisionářské odměny (podle typu distribuční smlouvy)i smluvním prodejcům v distribuční síti a k uzavírání komisionářských smluv s nimi. Zmocnění Českých drah ostatními účastníky smlouvy k tisku a distribuci jízdních dokladů dle příloh č. 1 a 2 ve vlastní síti.
6. Určení a odpovědnost za stanovení podílu dopravních služeb realizovaných jednotlivými dopravci v systému PID a určení výnosnosti příměstských linek.
7. Určení a odpovědnost za stanovení podílu dotací k ceně (dále jen kompenzací) jízdného se slevou 75 % nařízenému cenovým výměrem MF ČR (dále jen „zvýhodněné jízdné (25 %)“), realizovaného jednotlivými dopravci v systému PID a určení podílu těchto dotací pro jednotlivé dopravce, kteří jsou povinni tyto slevy poskytovat.
8. Přistoupení k systému přepravní kontroly PID prováděné přepravní kontrolou DP a stanovení výše podílu jednotlivých dopravců z celkových nákladů vzniklých DP v souvislosti s prováděním této přepravní kontroly. Rovněž stanovení výše podílu jednotlivých dopravců z přírážek za přepravní kontrolu.

B. Dopravci a České dráhy společně prohlašují, že:

1. V zájmu jednotného systému odbavování cestujících a zabezpečení dopravní obslužnosti hl. m. Prahy a přidružených obcí zapojených do dopravního systému Prahy a Středočeského kraje v systému PID přistupují na jednotný Tarif PID vyhlášený hl. m. Prahou, Středočeským krajem a obcemi zapojenými do systému PID. České dráhy přistupují na jednotný tarif PID ve vlacích dle čl. I., písm. A. odst. 1. této smlouvy s tím, že podrobnosti jsou upraveny smlouvou mezi hl. m. Prahou zastoupeným ROPID a Českými drahami o veřejných službách v přepravě cestujících ze dne 18. 12. 2019 ve znění platných dodatků a Smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících ze dne 3. 10. 2019 mezi Středočeským krajem a Českými drahami. Ve vlacích Českých drah je Tarif PID uplatňován souběžně s tarifem TR 10. Ostatní železniční dopravci ARRIVA vlaky s.r.o., KŽC Doprava, s.r.o., Die Länderbahn CZ s.r.o. přistupují na Tarif PID ve vlacích, které provozují v rámci PID za specifických podmínek určených v Tarifu PID.
2. Z důvodu minimalizace nárůstu nákladů souvisejících s tiskem a distribucí jízdních dokladů jsou jediným jízdním dokladem užívaným cestujícími v rámci PID jízdní doklady znějící na obchodní jméno „Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost“ s výjimkou jízdních dokladů vydávaných mobilními odbavovacími zařízeními v autobusech PID a jízdních dokladů vydávanými Českými drahami, ARRIVA Vlaky s.r.o., KŽC Doprava s.r.o., Die Länderbahn CZ s.r.o. dle čl. I. písm. A, odst. 2. a 3. a specifikovaných v přílohách 1 a 2 této smlouvy.
3. Druhy jízdních dokladů používaných v rámci PID a znějící na obchodní jméno „Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost“ a České dráhy a na obchodní jména dopravců jsou uvedeny v příloze č. 1 a 2 této smlouvy. Jízdní doklady vydávané z mobilních odbavovacích zařízení v autobusech i ve vlacích PID znějí na obchodní jméno dopravce, který je vydal. Jízdní doklady vydávané Českými drahami znějí na obchodní jméno České dráhy, a.s.

C. Zmocnění:

1. a) Dopravci společně a České dráhy zmocňují DP k zabezpečení tisku a distribuci jízdních dokladů podle platného tarifu PID v zájmu optimalizace nákladů s tím souvisejících.
b) dopravci společně a DP zmocňují České dráhy k zabezpečení tisku a distribuci jízdních dokladů podle platného tarifu PID v zájmu optimalizace nákladů s tím souvisejících.
2. Dopravci společně a České dráhy zmocňují v roce 2021 DP k poskytování rabatu, provize, komisionářské odměny (dále jen odměna) jednotlivým distributorům, a to ve výši max. 4 % za

prodej jízdních dokladů pro jednotlivou jízdu a krátkodobé jízdenky (tj. 24hodinové, 3denní), pro SMS jízdenky ve výši 11,77 %. U dlouhodobých časových jízdenek až do maximální výše 6,9 % z nominální hodnoty těchto jízdních dokladů a v mobilní aplikaci PID lítačka 5 % pro jízdenky pro jednotlivou jízdu, pro krátkodobé časové jízdenky a dlouhodobé časové jízdenky. Náklady na distribuci u jednotlivých dopravců jsou ekonomicky oprávněným nákladem a dopravcům jsou hrazeny v kompenzaci. Dopravcům (včetně DP a Českých drah) nevzniká nárok na marži, provizi či komisionářskou odměnu při prodeji jízdních dokladů jejich obchodním jménem.

3. Dopravci zmocňují DP k provádění přepravní kontroly na linkách PID. K pověření DP prováděním přepravní kontrolou jsou dopravci povinni mít uzavřenou smlouvu s DP o přepravní kontrole. České dráhy provádějí přepravní kontrolu vlastními silami, případně v součinnosti s DP. Ostatní dopravci PID se tímto ujednáním nezříkají práva na provádění přepravní kontroly svými pověřenými pracovníky dle zákona č. 111/1994 Sb. v platném znění. Tito pracovníci musí být prokazatelně proškoleni z předpisů PID vztahujících se k přepravní kontrole (minimálně Tarif PID, Smluvní přepravní podmínky a platné právní předpisy (zákon č. 111/1994 Sb., zákon č. 266/1994 Sb., zákon č. 194/2010 Sb., Vyhláška 175/2000 Sb.)) v rozsahu obdobném školení pracovníků přepravní kontroly dopravce DP a musí úspěšně a prokazatelně splnit testy z těchto předpisů schválené ROPID a musí splňovat podmínky Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů / GDPR) a s osobními údaji nakládat v souladu s příslušnou legislativou.

D. DP se zavazuje

1. Zabezpečit dostatečný počet jednotlivých druhů jízdních dokladů a jejich distribuci v dostatečné distribuční síti tak, aby odpovídala potřebám cestujících veřejnosti.
2. Vydat autobusovým dopravcům stále jízdenky pro zaměstnance splňujících podmínky uvedené v příloze č. 6a) dle seznamu ověřeného ROPID. Stále jízdenky pro zaměstnance DP jsou vydávány v souladu s vnitřními předpisy DP a Tarifem PID.
3. Na základě smluvního pověření provádět přepravní kontrolu na linkách PID provozovaných dopravci v rozsahu čl. III. této smlouvy, vybírat přírážky, přebírat dodatečnou úhradu ve vlastní doplatkové pokladně, případně od cestujícího vymáhat přírážku na základě smluvního pověření a stanovit podíl dopravce z přírážek vzniklých na základě přepravní kontroly, která je uvedena v čl. III. této smlouvy.

E. Dopravci se zavazují

1. Nahlásit ROPID a DP tržby z odbavovacích strojků nejpozději do 5. pracovního dne následujícího měsíce.
2. Uhradit DP poměrnou část nákladů souvisejících se zabezpečením tisku a distribuce jízdních dokladů v souladu s čl. IV., takto vzniklé náklady jsou ekonomicky oprávněným nákladem dopravce ve smlouvách o veřejných službách nebo o závazku veřejné služby.
3. Uzavřít smlouvu zmocňující DP provádět přepravní kontrolu na linkách provozovaných dopravci dle platných licencí, pokud takovouto smlouvu s DP nemají již uzavřenou a platnou.
4. Uhradit DP stanovenou výši podílu z celkových nákladů vzniklých v souvislosti s prováděním přepravní kontroly na linkách PID.

F. České dráhy se zavazují

1. Zabezpečit dostatečný počet jednotlivých druhů jízdních dokladů v rozsahu druhů stanovených v této smlouvě a jejich distribuci v dostatečné distribuční síti tak, aby odpovídala potřebám cestující veřejnosti.
2. Nahlásit ROPID a DP tržby za prodané jízdní doklady PID nejpozději do 5. pracovního dne následujícího měsíce ve struktuře druh jízdního dokladu, cena, počet prodaných kusů a u předplatních jízdních dokladů také časové rozlišení. Tržby za jízdenky 24hodinové na mezinárodních jízdenkách dle Tarifu PID (např. MÁV-START Zrt.) České dráhy vzhledem ke spolupráci se zahraničními subjekty přihlašují do dělby tržeb s měsíčním zpožděním; tato výjimka se vztahuje pouze na tržby za jízdenky 24hodinové na mezinárodních jízdenkách dle tarifu PID. Tržby jsou pak rozdělovány v měsíci, v němž byly přihlášeny k dělbě tržeb. V případě dohody o dalším rozšíření mezinárodní spolupráce se souhlasem ROPID se přihlášení tržeb s měsíčním zpožděním akceptuje v takových případech i bez změny této smlouvy od data vyhlášení v Tarifu PID.
3. Hradit náklady na výdej jízdenek PID z UNIPOK (univerzální pokladna) a POP (přenosná osobní pokladna). Tyto náklady jsou ekonomicky oprávněnými náklady pro zúčtování závazku veřejné služby v drážní dopravě vůči objednatelům hl. m. Praha a Středočeskému kraji.

G. Společné prohlášení účastníků smlouvy

V případě, že dopravce nemá souběžně s touto smlouvou uzavřenu s hlavním městem Prahou nebo se Středočeským krajem či obcemi, které jsou objednateli veřejných služeb v systému PID, smlouvu o zajištění veřejných služeb nebo smlouvu, podle které je dopravce povinen uplatňovat Tarif PID v předepsaném rozsahu, nevzniká dopravci nárok na podíl z tržeb PID ani jiná plnění stanovená touto smlouvou a nesmí Tarif PID na svých linkách uplatňovat, resp. práva a povinnosti z Tarifní smlouvy se v takovém případě vůči dopravci neuplatňují. Výjimky jsou stanoveny a upraveny v čl. II písm. D a E.

II.

Rozdělení příjmů z jízdného (úhrada ceny za poskytovanou službu)

A. Rozdělení příjmů z jízdného (úhrada ceny za poskytovanou službu)

1. Vzhledem k tomu, že ostatní strany smlouvy pověřují DP distribucí a prodejem majoritního podílu jízdních dokladů (s výjimkou doplňkového prodeje jízdních dokladů z mobilních odbavovacích zařízení a jízdních dokladů vydávaných Českými drahami) a z daňového hlediska DP nakupuje a prodává služby cestujícím za všechny dopravce (používání jízdních dokladů DP), jsou veškeré příjmy z prodeje jízdních dokladů realizovaných DP zdanitelným plněním DP.
2. Tyto příjmy se skládají jednak z příjmů za služby realizované DP a jednak z prodeje služeb nakoupených od ostatních dopravců působících v rámci PID. DP nakupuje dopravní výkon (dopravní službu) od ostatních dopravců podílejících se na PID a tyto nakoupené výkony PID i vlastní výkony PID prodává dál přes síť prodejců konečnému spotřebiteli (cestujícímu) jako službu v nezměněném stavu.
3. Výše ceny za dopravní výkon je stanovena u každého dopravce výpočtem podle níže uvedených vzorů a pravidel. Vzhledem k tomu, že základní výpočet za dopravní výkon vychází z celkových příjmů PID, budou dále používány pomocné pojmy „rozdělení příjmů z jízdného“, „podíly z příjmů“ apod.
4. Pro stanovení podílu příjmů z jízdného se smluvní strany dohodly tak, že příjmy z MHD a z regionální dopravy budou finančně odděleny následujícím způsobem:
 - a) Za příjmy z MHD se považují příjmy z prodeje jízdních dokladů, uvedené v příloze č. 1

- (i) snižené o podíl tržeb, který odpovídá četnosti používání jízdenek v hodnotách 24 Kč a 32 Kč na příměstských linkách ve vnějších tarifních pásmech. Koeficient pro převod tržeb za jízdenky používané ve vnějších pásmech PID stanovuje ROPID na základě odborných propočetů zohledňujících přepravní průzkumy a počty prodaných jízdních dokladů a je uveden v příloze č. 4j) a 4k). Koeficienty převodu jsou stanoveny pro jízdenky 24 Kč a 32 Kč a uvedeny v Tabulce 1. O stejný podíl se tržby ve vnějších pásmech zvyšují.

Tabulka 1:

Jízdní doklad	koeficient převodu
24 Kč Praha nebo 3 pásma plnocenná	0,018071276
32 Kč Praha nebo 4 pásma plnocenná	0,018178821

- (ii) zvýšené o podíl tržeb, který odpovídá četnosti používání časových kuponů BUS+VLAK na příměstských linkách v pásmech B a 0. Koeficient pro převod tržeb za kupony BUS+VLAK používané v pásmech B a 0 stanovuje ROPID na základě odborných propočetů zohledňujících přepravní průzkumy a počty prodaných jízdních dokladů a je uveden v příloze č. 4j) a 4k). Koeficienty převodu jsou stanoveny v Tabulce č. 2. O stejný podíl se tržby ve vnějších pásmech snižují.

Tabulka č. 2:

Předplatní jízdné popis	cena jízdenky	koeficienty převodu tržeb k rozdělení do pásma 0 (klíč k dělbě tržeb pro P a 0)
Kupony pro jedno vnější pásmo:		
- měsíční + 30denní	300	nelze použít samostatně v pásmu 0 ani P
- čtvrtletní + 90denní	760	nelze použít samostatně v pásmu 0 ani P
- roční + 365/366denní	3 010	
Kupony pro dvě pásma:		
- měsíční + 30denní	460	0,013877399
- čtvrtletní + 90denní	1 200	0,013877399
- roční + 365/366denní	4 752	0,013877399
Kupony pro tři pásma:		
- měsíční + 30denní	700	0,007059612
- čtvrtletní + 90denní	1 800	0,007059612
- roční + 365/366denní	7 128	0,007059612
Kupony pro čtyři pásma:		
- měsíční + 30denní	920	0,005001599
- čtvrtletní + 90denní	2 400	0,005001599
- roční + 365/366denní	9 504	0,005001599
Kupony pro pět pásem:		
- měsíční + 30denní	1 130	0,003023905
- čtvrtletní + 90denní	3 000	0,003023905
- roční + 365/366denní	11 880	0,003023905
Kupony pro šest pásem:		
- měsíční + 30denní	1 350	0,005746438
- čtvrtletní + 90denní	3 600	0,005746438
- roční + 365/366denní	14 256	0,005746438
Kupony pro sedm pásem:		
- měsíční + 30denní	1 560	0,002857143
- čtvrtletní + 90denní	4 200	0,002857143

- roční +365/366denní	16 632	0,002857143
Kupony pro osm pásem:		
- měsíční + 30denní	1 780	0,002500000
- čtvrtletní + 90denní	4 800	0,002500000
- roční + 365/366denní	19 008	0,002500000
Kupony pro devět pásem:		
- měsíční + 30denní	2 000	0,002222222
- čtvrtletní + 90denní	5 400	0,002222222
- roční + 365/366denní	21 384	0,002222222
Kupony pro deset pásem:		
- měsíční + 30denní	2 220	0,100000000
- čtvrtletní + 90denní	6 000	0,100000000
- roční + 365/366denní	23 760	0,100000000
Kupony pro jedenáct pásem:		
- měsíční + 30denní	2 440	0,045454545
- čtvrtletní + 90denní	6 600	0,045454545
- roční + 365/366denní	26 136	0,045454545
Kupony pro dvanáct pásem:		
- měsíční + 30denní	2 660	0,083333333
- čtvrtletní + 90denní	7 200	0,083333333
- roční + 365/366denní	28 512	0,083333333

- (iii) zvýšené o podíl tržeb, který odpovídá četnosti používání jízdenek pro jednotlivou jízdu pro jiný počet pásem na příměstských linkách v pásmech P, 0, B. Koeficient pro převod tržeb za tyto jízdenky používané v pásmech P, 0, B stanovuje ROPID na základě odborných propočtů zohledňujících přepravní průzkumy a počty prodaných jízdních dokladů a je uveden v příloze č. 4j) a 4k). Koeficienty převodu jsou stanoveny v Tabulce č. 3. O stejný podíl se tržby ve vnějších pásmech snižují.

Tabulka č. 3

Druh jízdního dokladu	cena	koeficient převodu
	jízdenky	
<u>Přestupní jízdenky pro jednotlivou jízdu plnocenné:</u>		
- pro dvě navazující vnější pásma 30min.	18	0,02417028
- pro pět navazujících pásem 120 min.	40	0,16000000
- pro šest navazujících pásem 150 min.	46	0,15333333
- pro sedm navazujících pásem 180 min.	54	0,15428571
- pro osm navazujících pásem 210 min.	62	0,15500000
- pro devět navazujících pásem 240 min.	68	0,22666667
- pro deset navazujících pásem 270 min.	76	0,27636364
- pro jedenáct navazujících pásem 300 min.	84	0,33600000
- pro dvanáct navazujících pásem 330 min.	92	0,30666667
- pro třináct navazujících pásem 360 min.	100	0,33333333
- pro čtrnáct navazujících pásem 390 min.	108	0,30857143
- pro patnáct navazujících pásem 420 min.	116	0,30933333

- b) Za příjmy z příměstské dopravy ve vnějších tarifních pásmech se považují příjmy z prodeje jízdních dokladů jednotlivých jízdенок uvedených v příloze č. 2 a dále doplňkových kuponů BUS+ VLAK dle platného tarifu a tržeb za jízdenky z mobilních odbavovacích zařízení zvýšené o podíly z tržeb za jízdenky v hodnotách 24, 32, Kč dle odst. 4., a (i) a Tabulce č. 1 a snížené o podíly za doplňkové kupony BUS+VLAK uvedené v čl. 4., a (ii) a Tabulce č. 2 a snížené o podíly za používání jízdенок pro jednotlivou jízdu pro jiný počet pásem v pásmech P, 0, B v VLAK uvedené v čl. 4., a (iii) a Tabulce č. 3.
- c) Za příjmy za jízdné zvýhodněné (25 %) se považují jízdenky pro jednotlivou jízdu a předplatní jízdenky pro děti a juniory od 6 do 18 let, pro studenty od 18 do 26 let a pro seniory od 65 do 70 let
- d) Koeficienty uvedené v písm. a) a b) tohoto odstavce mohou být na základě zjištěných skutečností změněny písemným dodatkem k této smlouvě. Úseky příměstských linek na území hl. m. Prahy (pásmo 0, B) jsou považovány za součást MHD. Příjmy z kuponů k předplatním časovým jízdenkám v papírové podobě nebo elektronických záznamů na kartě jsou pro účely dělby tržeb časově rozlišovány.

5. Koeficienty uvedené v písm. a) tohoto odstavce budou aktualizovány na základě každoročního ověřovacího průzkumu provedeného ROPID, s výjimkou roku 2021, kdy kvůli pandemické situaci COVID-19 nebyly aktualizace a ověřovací průzkumy provedeny v roce 2020 (podklady pro rok 2021).
6. DP je pověřen dopravci na základě této smlouvy být jediným prvotním zúčtovacím místem veškerých prodaných jízdních dokladů PID za příslušné zdanitelné období a je povinen vést evidenci o prodeji počtu kusů jednotlivých jízdních dokladů, o výši poskytnutého rabatu a provize prodejcům a o nahlášení těchto údajů, které budou sloužit jako podklad pro fakturaci (viz příloha č. 4) všem účastníkům této smlouvy, a to nejpozději do 10. pracovního dne následujícího měsíce.
7. DP poskytuje dopravcům na podíl dopravní služby zálohu. Dopravci vystaví na poskytnuté zálohy na podíl za dopravní služby zálohovou fakturu (viz příloha č. 5), kterou předají do Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s., Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9, oddělení Controlling nebo do podatelny DP, nebo elektronicky na e-mail: prijmeni1@dpp.cz a prijmeni2@dpp.cz do 25. dne každého příslušného měsíce. DP tuto zálohovou fakturu uhradí ve lhůtě 7 kalendářních dnů od data doručení. V případě, že by aspoň jeden z organizátorů vydal pokyn k prodloužení splatnosti faktury dle čl. II části F nebo G a následně zanikl důvod pozastavení odeslání tržeb PID budou tyto pokyny DP zasílány na kontaktní adresy uvedené v tomto odstavci. V případě, že pro následující rok není sestaven dodatek této smlouvy, popřípadě nová smlouva, budou zálohy pro následující rok hrazeny na základě faktury, vystavené dopravcem na zálohy dle Tabulky č. 4 uvedené v tomto odstavci. DP si e-mailem na adrese prijmeni.jmeno1@ropid.cz nebo prijmeni.jmeno2@ropid.cz ověří trvání závazkového vztahu s hl. m. Prahou, obcemi a Středočeským krajem v příslušném roce, na který je záloha požadována. V případě dopravců, kteří mají smlouvu o závazku veřejných služeb (resp. smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících) pouze se Středočeským krajem, ověří trvání závazkového vztahu se Středočeským krajem v příslušném roce, na který je záloha požadována e-mailem na adrese prijmeni.jmeno@idsk.cz. Uvedené ověření nemusí DP provést v případě, že ROPID nebo IDSK písemně ověřil trvání závazkového vztahu přímo na zálohovou fakturu.

8. **Výše měsíčních záloh dopravců na rok 20xx za podíl dopravní služby PID**

Tabulka č. 4

Zálohy v tabulce jsou uvedeny bez DPH.

Záloha na tržby - 20xx	
Pásmo P a 0	
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r.o.	-záloha-
ARRIVA CITY s.r.o.	-záloha-
ČSAD MHD Kladno a.s.	-záloha-
ČSAD POLKOST spol. s r.o.	-záloha-
ČSAD Střední Čechy, a.s.	-záloha-
Martin Uher s.r.o.	-záloha-
OAD Kolín s.r.o.	-záloha-
STENBUS s.r.o.	-záloha-
About Me, s.r.o.	-záloha-
ČSAD Česká Lípa, a.s.	-záloha-
ČSAD Benešov s.r.o.	-záloha-
Autodoprava Lamer s.r.o.	-záloha-
P O H L Kladno spol. s r.o.	-záloha-
Kateřina Kulhánková	-záloha-
VALENTA BUS s.r.o.	-záloha-
ČSAD Slaný s.r.o.	-záloha-
ČSAD České Budějovice a.s.	-záloha-
Transdev Střední Čechy s.r.o.	-záloha-
COMETT PLUS, spol. s r.o.	-záloha-
ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.	-záloha-
Vnější pásma	
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r.o.	-záloha-
ARRIVA CITY s.r.o.	-záloha-
ČSAD MHD Kladno a.s.	-záloha-
ČSAD POLKOST spol. s r.o.	-záloha-
ČSAD Střední Čechy, a.s.	-záloha-
Martin Uher s.r.o.	-záloha-
OAD Kolín s.r.o.	-záloha-
STENBUS s.r.o.	-záloha-
ČSAD Česká Lípa, a.s.	-záloha-
ČSAD Benešov s.r.o.	-záloha-
Autodoprava Lamer s.r.o.	-záloha-
P O H L Kladno spol. s r.o.	-záloha-
Kateřina Kulhánková	-záloha-
VALENTA BUS s.r.o.	-záloha-
ČSAD Slaný s.r.o.	-záloha-
ČSAD České Budějovice a.s.	-záloha-
Transdev Střední Čechy s.r.o.	-záloha-
Autobusová doprava Kohout s.r.o.	-záloha-
COMETT PLUS, spol. s r.o.	-záloha-
ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.	-záloha-
Lutan s.r.o.	-záloha-
LEXTRANS BUS s.r.o.	-záloha-
Kokořínský SOK s.r.o.	-záloha-
celkem	-součet-

B. Příjmy z jízdného PID a kompenzace zvýhodněných jízdenek (25 %)

1. Příjmy z jízdného MHD (pásma P a 0, B)

Jednicí pro stanovení podílu příjmů z jízdného MHD je 1 000 místokilometrů. Pásmo 0 zahrnuje i pásmo B (dále jen pásmo 0). Místokilometry nabízené Českými drahami jsou upraveny koeficientem pro pásma P a 0 – 1,32092096, který zohledňuje metodiku převodu místokilometrů na železnici (mkm na železnici jsou odvozeny jen z míst k sezení) a převádí mkm nabízené na železnici v rámci PID včetně započtení podílu použití jízdních dokladů PID dle průzkumů z předchozího roku podle jednotlivých tratí (příloha č. 9 této smlouvy) na srovnatelnou úroveň s ostatními prostředky PID.

Pro stanovení podílu příjmů z jízdného MHD (jízdní doklady uvedené v příloze č. 1a) a 1b) připadajícího na jednotlivé dopravce bude použit následující vzorec:

(přílohy 1a a 1b nejsou součástí tohoto dokumentu, obsahují však soupis jízdních dokladů, které se dělí dle následujících pravidel):

Pásma P a 0:

$$PP_{Pa0} = P_{MHD-P} * \Sigma (DV_{DnPa0} / \Sigma DV_{Pa0})$$

PP_{Pa0} - podíl příjmů dopravce v pásmu P a 0

P_{MHD-P} - celkový objem příjmů z MHD v pásmu P a 0 v příslušném zdanitelném období minus rabat nebo provize/komisionářská odměna

DV_{DnPa0} - objem dopravních výkonů vyjádřený v tisících mkm pro soubor linek konkrétního dopravce v pásmu P a 0; jednotlivé linky souboru konkrétního dopravce, které dopravce provozuje, předá na vyžádání ROPID příslušnému dopravci (jen jeho soubor)

ΣDV_{Pa0} - celkový objem výkonů v tis. mkm realizovaných na území hl. m. Prahy v pásmech P a 0 všemi dopravci

Klíče k rozdělení tržeb jsou uvedeny v příloze č. 4b) a pro pásma P a 0 jsou sestaveny následujícím způsobem:

Podíl na tržbách náležející jednotlivým dopravcům od 1. 1. 20xx (a dále) je uveden v příloze č. 4b) této smlouvy.

Klíč uvedený v příloze č. 4b - ba) je souborem podílů tržeb z jízdného za přestupní jízdenky čtyřpásmové a třípásmové používané na území hl. m. Prahy včetně převodů částí tržeb z jízdného na území hl. m. Prahy za vícepásmové jízdenky uvedených v čl. II. A., odst. 4., písm. a) (iii), tab. 3, krátkodobé předplatní jízdenky v pásmech P a 0, včetně převodu 90 Kč z každé jízdenky 24hodinové pro všechna pásma, převodu 90 Kč z každé jízdenky 24hodinové Praha XXL, SMS jízdenky, jízdenky z mobilní aplikace PID lítačka, které připadají na jednotlivé dopravce. Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4b - ba) jsou uvedeny v **příloze č. 1a).**

Klíč uvedený v příloze č. 4b - bb) je souborem podílů tržeb z jízdného za předplatní jízdenky v pásmech P a 0 včetně převodů tržeb za doplňkové kupony BUS+VLAK uvedených v čl. II., A., odst. 4., písm. a), (ii), tab. 2, a podíl ceny za použití MHD za skupinové víkendové jízdenky region Středočeský + MHD Praha a skupinové víkendové jízdenky síťové + MHD Praha ve výši 150 Kč za každou prodanou jízdenku, které připadají na jednotlivé dopravce a také doplateků skupinovým víkendovým jízdenkám + MHD ve výši 50 Kč/ks pro oba typy. Na doplatek jízdného ke skupinovým víkendovým jízdenkám DP vystaví fakturu na 50 Kč vč. DPH ke každé prodané jízdence a zašle ji na adresu ROPID. Výše doplatku se připočte k tržbám k rozdělení dle

klíče uvedeného v příloze č. 4b - bb). Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4 b – bb) jsou uvedeny **v příloze č. 1b).**

Do klíčů pro dělbu tržeb v pásmech P a 0 se uvádí součtový koeficient dělby tržeb za provozované soubory linek souhrnně po dopravcích, souhrnně za České dráhy a souhrnně za DP s tím, že pro jednotlivé dopravce a DP jsou zvlášť uvedeny součtové koeficienty pro městské linky a příměstské linky na území HMP.

Specifický převod tržeb z vnějších pásem do Prahy na vyjmenovaných Mezikrajských linkách

Mezikrajská linka je linka veřejné autobusové dopravy mezi Prahou, Středočeským krajem a dalším krajem, nebo mezi Středočeským krajem a dalším krajem mimo Hl. m. Prahu, na které je zavedeno lomené jízdné složené z tarifu PID a tarifu návazného IDS (dále jen „Mezikrajské linky“).

Pro Mezikrajské linky č. ... (budou taxativně vyjmenovány) platí následující speciální pravidla: Vzhledem k tomu, že Liberecký a Středočeský kraj se dohodly na snížení jízdného posunutím pásma 1 (1. vnějšího pásma) na území hl. m. Prahy na uvedených Mezikrajských linkách, které končí v zastávce Praha, Černý Most (tato zastávka bude zařazena do tarifních pásem 1, B), bude jako náhrada pro hl. m. Prahu za uniklé tržby převedeno v rámci vyhodnocení a vyúčtování veřejných služeb z tržeb vnějších pásem tržeb vnějších pásem včetně dotací od státu za státem nařízené slevy na každý km ujetý po území HMP standardním autobusem (SD) xx Kč z tržeb vnějších tarifních pásem a na každý km ujetý po území HMP standardním autobusem v délce 15 m nebo kloubovým autobusem (SD+ nebo KB) xx Kč z tržeb vnějších tarifních pásem. Koeficient pro výpočet tržeb na těchto linkách v pásmech P, 0, B se v klíčích uvedených v příloze č. 4 v částech 4a- aa) 4a- ab) a 4b – ba) až bd) sníží o xx %.

2. Příjmy z jízdného na příměstských linkách ve vnějších pásmech

Vzhledem k odlišnému způsobu financování příměstských linek je objem příjmů za poskytnuté služby jednotlivými dopravci stanoven dle výnosnosti jednotlivých linek, který na základě odborného odhadu a přepravních průzkumů stanoví ROPID.

Výnosnost jednotlivých linek je vyjádřena koeficientem podílu z celkových příjmů takto:

Koeficient podílu výnosnosti jednotlivé linky ve vnějších pásmech:

$$k_{Ln} = RV_{LnVP} / RP_{VP}$$

k_{Ln} - koeficient výnosnosti n-té linky PID ve vnějších tarifních pásmech

RV_{LnVP} - plánovaná roční výnosnost konkrétní linky ve vnějších tarifních pásmech v Kč bez DPH a rabatu resp. provize/komisionářské odměny;

RP_{VP} - roční příjmy regionální dopravy ve vnějších tarifních pásmech na linkách PID celkem v Kč bez DPH a rabatu resp. provize/komisionářské odměny

Výpočty koeficientů za jednotlivé linky souboru konkrétního dopravce, které dopravce provozuje, nejsou uvedeny v klíčích v této smlouvě, ale na vyžádání je předá ROPID příslušnému dopravci (jen jeho soubor provozovaných linek).

Do klíčů pro dělbu tržeb ve vnějších pásmech se uvádí podíl tržeb za provozované soubory linek souhrnně po dopravcích, souhrnně za České dráhy a souhrnně za DP.

Podíl tržeb dopravce za součet všech linek ve vnějších pásmech:

$$PP_P = P_{PID-VP} * \Sigma (RV_{LnVP} / \Sigma RV_{VP})$$

P_{PID-VP} - celkový objem příjmů z tržeb PID za jízdné ve vnějších tarifních pásmech na linkách PID v příslušném zdanitelném období minus rabat nebo provize/komisionářská odměna

Rozdělení tržeb pro vnější pásma je uvedeno v příloze č. 4k). Klíče k rozdělení tržeb jsou uvedeny v příloze č. 4c) a pro vnější pásma PID jsou sestaveny podle tohoto vzorce. S tím, že:

Klíč uvedený v příloze č. 4c-ca) je souborem podílů tržeb z jízdného za přestupní jízdenky včetně převodu tržeb za třípásmové a čtyřpásmové jízdenky dle čl. II. A., odst. 4., písm. a), (i) a z jízdenky 24hodinové pro všechna pásma se započte 150 Kč z každé jízdenky a z jízdenky 24hodinové Praha XXL se započte 70 Kč z každé jízdenky a používané v příměstském provozu PID, které připadají na jednotlivé dopravce. Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4c - ca) jsou uvedeny v **příloze č. 2a).**

Klíč uvedený v příloze č. 4c-cb) je souborem podílů tržeb z jízdného za dvoupásmové přestupní jízdenky s platností max. 15 min. používané v příměstském provozu PID, které připadají na jednotlivé dopravce. Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4c – cb) jsou uvedeny v **příloze č. 2b).**

Klíč uvedený v příloze č. 4c-cc) je souborem podílů tržeb z jízdného za předplatní jízdenky používané v příměstském provozu PID snížené o převody tržeb za doplňkové kupony BUS+VLAK uvedených v čl. II. A., odst. 4., písm. a), (ii), tab. 2, které připadají na jednotlivé dopravce. Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4c – cc) jsou uvedeny v **příloze č. 2c).**

Klíč uvedený v příloze č. 4c-cd) je souborem podílů tržeb z jízdného za vypočtený podíl za zvýhodněné jízdné (50 %) pro rodiče nebo soudem stanovené poručníky k návštěvě dětí zdravotně postižených umístěných v ústavech na území ČR používané v příměstském provozu PID, které připadají na jednotlivé dopravce.

Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4c – cd) jsou uvedeny v příloze č. 2a).

Klíč uvedený v příloze č. 4e-ea) je souborem podílů tržeb z jízdného za vypočtený podíl za zvýhodněné jízdné (25 %) pro jednotlivou jízdu a zvýhodněné jízdné (25 %) 24hodinové jen pro vnější pásma PID dle čl. II. A., odst. 4., písm. c, (bez jízdenek 15 min) používané v příměstském provozu PID, které připadají na jednotlivé dopravce. Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4e-ea) jsou uvedeny v příloze č. 2a).

Klíč uvedený v příloze č. 4e-eb) je souborem podílů tržeb z jízdného za vypočtený podíl za zvýhodněné (25 %) přestupní jízdenky s platností max. 15 min., používané v příměstském provozu PID, které připadají na jednotlivé dopravce. Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4e-eb) jsou uvedeny v příloze č. 2b).

Klíč uvedený v příloze č. 4e-ec) je souborem podílů tržeb z jízdného za zvýhodněné jízdenky (25 %) předplatní, používané v příměstském provozu PID. Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4e-ec) jsou uvedeny v příloze č. 2d).

DP je povinen nahlásit všem účastníkům této smlouvy z celkových příjmů PID jejich podíl příjmů za služby městské dopravy na území hl. m. Prahy v rámci PID (pásma P a 0) a za služby regionální dopravy ve vnějších tarifních pásmech v rámci PID (příměstské linky), způsobem uvedeným v příloze č. 5a, 5b, 5c, 5d. Tento podíl z příjmů za dopravní službu v PID bude

sloužit dopravci jako podklad pro fakturaci jejich podílu dopravní služby v PID, který prodává DP.

Dopravci jsou povinni na základě těchto podkladů vyfakturovat DP poskytnuté služby a vyhotovené faktury - daňový doklad (vzor viz příloha č. 5a a 5c) předat poslem do DP, Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9, oddělení Controlling, V. patro, č. dv. 520, (v době 7.30 - 11.00 a 11.30 – 14.00) nejpozději následující den po obdržení podkladů nebo elektronicky v témže termínu - uskutečnění zdanitelného plnění je poslední den příslušného měsíce. V daňových dokladech bude zúčtována záloha.

3. Kompenzace zvýhodněných jízdenek (25 %)

ROPID vypočte a předá dopravcům do 20. dne v měsíci výši kompenzace zvýhodněných jízdenek (25 %) za předchozí měsíc jako podklad pro fakturaci Ministerstvu dopravy ČR (MD). Podíl kompenzace bude vypočten obdobně jako podíl zvýhodněného jízdného (25 %), s vyloučením městských linek PID provozovaných na území hl. m. Prahy (zde toto zvýhodněné jízdné neplatí) a s vyloučením příměstských linek PID provozovaných na základě licencí MHD vydanými dopravními úřady střeďočekých měst (mimo licence MHD, typ B) dle klíčů uvedených v přílohách č. 4e-ed), 4e-ee) a 4e-ef).

Výše kompenzace zvýhodněných jízdenek (25 %) předplatních se dopočítá jako rozdíl ceny jednotlivých druhů ceny občanských předplatních jízdenek minus cena odpovídající zvýhodněné jízdenky (25 %). Pro konkrétní měsíc se započítávají časově rozlišené tržby, k nimž se dopočítá časově rozlišená kompenzace.

Výše kompenzace zvýhodněných jízdenek (25 %) pro jednotlivou jízdu a zvýhodněných jízdenek (25 %) 24hodinových jen pro vnější pásma PID se dopočítá jako rozdíl ceny jednotlivých druhů plnocenných jízdenek pro jednotlivou jízdu a 24hodinových plnocenných jízdenek jen pro vnější pásma PID minus cena odpovídající zvýhodněné jízdenky (25 %). Pro konkrétní měsíc se započítávají časově rozlišené tržby, k nimž se dopočítá časově rozlišená kompenzace.

Klíč uvedený v příloze č. 4e-ed) je souborem podílů kompenzace jízdného za vypočtený podíl za zvýhodněné jízdné (25 %) pro jednotlivou jízdu dle čl. II. A, odst. 4., písm. c, (bez jízdenek 15 min) používané v příměstském provozu PID, s vyloučením linek PID provozovaných na základě licencí MHD vydanými dopravními úřady střeďočekých měst (mimo licence MHD, typ B), které připadají na jednotlivé dopravce. Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4e-ed) jsou uvedeny v příloze č. 2a).

Klíč uvedený v příloze č. 4e-ee) je souborem podílů kompenzace jízdného za vypočtený podíl za zvýhodněné (25 %) přestupní jízdenky s platností max. 15 min., používané v příměstském provozu PID, s vyloučením linek PID provozovaných na základě licencí MHD vydanými dopravními úřady střeďočekých měst (mimo licence MHD, typ B), které připadají na jednotlivé dopravce. Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4e-ee) jsou uvedeny v příloze č. 2b).

Klíč uvedený v příloze č. 4e-ef) je souborem podílů kompenzace jízdného za zvýhodněné jízdenky (25 %) předplatní, s vyloučením linek PID provozovaných na základě licencí MHD vydanými dopravními úřady střeďočekých měst (mimo licence MHD, typ B), používané v příměstském provozu PID. Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4e-ef) jsou uvedeny v příloze č. 2d).

ROPID tyto podklady zašle též MD spolu s měsíčním přehledem počtu zvýhodněných jízdenek (25 %) s tím, že u předplatných jízdenek bude uplatněno časové rozlišení.

4. DPH ke kompenzacím na slevy zvýhodněného jízdného (25 %):

Kompenzace se vztahuje k dané jízdence, technicky by měla být součástí základu daně z jízdenky. Mezi MD a dopravci a MD a České dráhy neprobíhá žádné poskytnutí služby, pouze transfer peněz, koncept dílčího zdanitelného plnění mezi MD a dopravcem nelze proto použít. Ministerstvo financí ČR (MF) i Generální finanční ředitelství (GFŘ) budou akceptovat v okamžiku zjištění skutečné výše kompenzace připadající na konkrétního dopravce (po clearing) provedení **opravy základu daně** dle § 42 zákona č. 235/2004 Sb.. Oprava základu daně bude

provedena **interním** opravným daňovým dokladem, kde dopravce vypočte DPH z kompenzace shora koeficientem pro 10 % a bude provedena v měsíci, ve kterém bude kompenzace vyčíslena, tzn., že kompenzace za leden bude vyčíslena v únoru – datum uskutečnění zdanitelného plnění (DUZP) pro opravu základu daně bude únor a bude vykázána v **souhrnné sekci kontrolního hlášení**, sekce A5.

Pro získání úhrady kompenzace od MD vystaví dopravci a České dráhy účetní doklad/fakturu, kde bude uvedena celková částka kompenzace včetně DPH, DPH nebude vyčíslena, doklad nebude nazván jako "daňový" (tento doklad nebude účtován s DPH relevantním kódem, jedná se pouze o transfer peněz). Opravu základu daně provede dopravce každý měsíc, za který mu vznikne nárok na kompenzaci.

Stanovisko MF je uvedeno v příloze č. 11 této smlouvy.

C. Tarifní problematika příměstských linek zařazených do systému PID po 1. 1. příslušného roku

1. Vzhledem k tomu, že každé rozšíření příměstské dopravy o nové linky nepřinese na území hl. m. Prahy (pásma P a 0) z hlediska tržeb do celého systému PID poměrově stejný nárůst tržeb na 1 000 mkm, dohodli se účastníci této smlouvy, že přírůstek tržeb bude na každou novou linku zjišťován pomocí přepravního průzkumu zaměřeného na počet uživatelů jednotlivých jízdenek v pásmu 0, z čehož se statisticky zjistí skutečný přínos tržeb pro pásmo 0 vyjádřený v Kč, který bude z celkového objemu tržeb pásem P a 0 v příslušném období vyčleněn jako tržba v pásmu 0 této linky. Výnosnost linky ve vnějších tarifních pásmech stanoví ROPID pomocí přepravního průzkumu jako výnos tržeb z nových přepravních vztahů.

2. Předběžná výše tržeb se stanoví takto:

$$T_{NLiM} = \frac{mkm_{NLi}}{P_{MLi}} * \frac{\sum T_{JJR}}{\sum mkm_{(P+0)} + mkm_{NL1} + \dots + mkm_{NLi} + \dots + mkm_{NLn}}$$

T_{NLiM} - předpokládané měsíční tržby i-té linky PID

$\sum T_{JJR}$ - předpokládaná suma ročních tržeb z jednotlivého jízdného v pásmech P + 0

$\sum mkm_{(P+0)}$ - celkový počet mkm (v tis. mkm) linek PID v pásmech P + 0

mkm_{NLi} - celkový počet mkm (v tis. mkm) i-té linky od zahájení provozu do konce roku

$i = 1 \dots n$

P_{MLi} - počet měsíců provozu i-té linky

3. Po třech měsících provozu budou tyto částky verifikovány přepravním průzkumem. V případě, že by částky neodpovídaly zjištěné skutečnosti, budou revidovány dodatkem Tarifní smlouvy a případně smluvní úpravou dotace. Úprava bude provedena v případě odchylky větší než 10 %. Vyrovnání ekonomické bilance pásma 0 bude provedeno v rámci vyúčtování. ROPID je oprávněn toto ustanovení tarifní smlouvy nepoužít zejména při vzniku nové linky k prosincové celostátní změně jízdních řádů. V tom případě má dopravce nárok do konce roku, v němž nová linka vznikla na úhradu ceny dopravního výkonu nebo ceny dodatečného dopravního výkonu v souladu se smlouvou o závazku veřejné služby nebo se smlouvou o veřejných službách, s tím, že ROPID je oprávněn k úhradě náhrady tržby použít případný přeplatek dopravce plynoucí z vyúčtování za celý posuzovaný kalendářní rok.

4. Nově vzniklé linky v pásmu P v průběhu roku jsou z hlediska dělby tržeb posuzovány podle

dopravce, který nově vzniklou linku provozuje. Je-li držitelem licence DP, jsou tržby na nově vzniklé lince vyčleněny ze stávajícího průměrného objemu tržeb příslušné traktce, je-li výše tržeb na lince určující pro vyúčtování závazku veřejné služby pro dalšího objednatele. Tento postup je stanoven z důvodu započtení výlukové rezervy v objemu km zahrnutých, jako podíl DP v dělbě tržeb v pásmu P. Pro rok xxxx činí výluková rezerva DP xxxxxx km. U dopravců mimo DP, kteří nemají započteny žádnou rezervu na výlukové km, nebudou nově vzniklé tržby na lince započteny vůbec a dopravci bude hrazena cena dopravního výkonu, s tím, že průměrnou výši tržeb uhradí HMP jako součást úhrady závazku veřejných služeb.

5. V případě, že se ROPID a příslušný dopravce dohodnou, že při rozšíření objednávky příměstské dopravy nebo městské linky nebude postupováno dle odst. č. 1 až 4 tohoto článku, bude úhrada podílu tržeb z nové objednávky řešena v rámci úhrady prokazatelné ztráty/kompenzace.
6. Provoz sezónních linek a plánovaných linek zavedených, případně omezených v průběhu roku...., které budou zařazeny/vyjmuty do/z dělby tržeb v plném rozsahu:

Následuje seznam připravených projektů na konkrétní rok.

D. Přistoupení nového dopravce v průběhu roku – dopravce se závazkovou smlouvou PID

Přistoupí-li v průběhu roku do systému nový dopravce, který plní objednávku na základě smlouvy o veřejných službách s Hl. m. Prahou, Středočeským krajem nebo středočeskými obcemi, popřípadě některými z uvedených objednatelů současně, bude s ním a se všemi smluvními stranami uzavřen dodatek tarifní smlouvy, v němž bude upraveno jeho přistoupení k tarifní smlouvě. Přistupující dopravce obdrží platnou Tarifní smlouvu a jejích dodatky pro rok, v němž nový dopravce do systému přistupuje, v elektronické podobě.

E. Přistoupení nového autobusového dopravce – dopravce bez závazkové smlouvy PID pro celou zajišťovanou oblast PID

1. Přistoupí-li v průběhu roku do systému nový dopravce, který nemá uzavřenou smlouvu o veřejných službách na příměstské linky s objednatelem Hl. m. Prahou a současně buď se Středočeským krajem, nebo se středočeskými obcemi, a jeho přistoupení k PID je pro oblast Středočeského kraje kryto Mezikrajskou smlouvou Středočeského kraje s dalším krajem (dále jen „**dopravce s přístupovou smlouvou**“), bude s ním a se všemi smluvními stranami uzavřen dodatek tarifní smlouvy, v němž bude upraveno jeho přistoupení k tarifní smlouvě. Přistupující dopravce obdrží platnou Tarifní smlouvu a jejích dodatky pro rok, v němž nový dopravce do systému přistupuje, v elektronické podobě.
2. Dopravce dle tohoto článku musí mít uzavřenu Přístupovou smlouvu k PID s organizátorem ROPID nebo IDSK (minimálně s jedním z nich), která je systémovým dokumentem. Přístupová smlouva specifikuje povinnosti přistupujícího autobusového dopravce a systémové podmínky pro zapojení do PID (povinnosti dopravce, mezikrajský standard sjednaný s dalším krajem, který stanovuje povolené výjimky oproti Standardům kvality PID pro situace, které nelze s jiným krajem sjednotit, kontrolu plnění veřejných služeb na území platnosti PID na základě pověření jiného kraje, Smluvní přepravní podmínky PID a další). Organizátoři jsou povinni přístupovou smlouvu uveřejnit v registru smluv.
3. Mezikrajský standard kvality pro dopravce s přístupovou smlouvou tvoří přílohu č. 12 této tarifní smlouvy a sazebník postihů PID a sazebník postihů dalšího kraje tvoří přílohu č. 13 této tarifní smlouvy; tyto přílohy č. 12 a 13 jsou platné pouze pro dopravce s přístupovou smlouvou. Pro

případ, že dojde k rozšíření systému PID o další dopravce s přístupovou smlouvou, bude v příloze č. 12 a 13 této smlouvy uveden vždy seznam dopravců s přístupovou smlouvou, na které se tyto přílohy a případně jejich části vztahují.

4. V případě, že bude dopravci s přístupovou smlouvou uložena sankce podle Přístupové smlouvy nebo podle přílohy č. 13 této tarifní smlouvy a dopravce s přístupovou smlouvou tuto sankci řádně a včas neuhradí, jsou organizátoři ROPID a IDSK společně nebo i každý samostatně oprávněni vydat pokyn k prodloužení termínu splatnosti faktury s podílem tržeb dotčeného dopravce s přístupovou smlouvou z nejbližšího rozdělovacího termínu tržeb až do okamžiku řádného uhrazení uložené sankce. Po řádném uhrazení sankce bude podíl na tržbách PID dopravci zaslán do tří pracovních dnů od připsání úhrady na účet nebo od písemného oznámení dopravce o úhradě (podle toho, co nastane později).
5. Pokyn pro DP k prodloužení termínu splatnosti faktury s podílem tržeb PID a příkaz DP k neprodlené úhradě této faktury po řádné úhradě uložených sankcí jsou oprávněni vydat:

Za ROPID: Jméno Příjmení, funkce (jmeno.prijmeni@ropid.cz), nebo v zastoupení Jméno Příjmení, funkce (jmeno.prijmeni@ropid.cz)

Za IDSK: Jméno Příjmení, funkce (jmeno.prijmeni@ropid.cz), nebo v zastoupení Jméno Příjmení, funkce (jmeno.prijmeni@ropid.cz)

Pokyn pro DP k prodloužení termínu splatnosti faktury s podílem tržeb PID a příkaz DP k neprodlené úhradě této faktury po prokazatelném zaplacení uložených sankcí bude zaslán v elektronické podobě na kontakty DP uvedené v čl. II písm. A odst. 7 a v kopii též dotčenému dopravci.

Doprovce je povinen ROPID a IDSK písemně oznámit uhrazení předmětných sankcí na uvedené adresy oprávněných osob za ROPID a IDSK.

V přílohách k tarifní smlouvě se zavádějí nové přílohy č. 12, 13, 14, 15, které zní takto.

- | | |
|---------------|--|
| Příloha č. 12 | Mezikrajský standard kvality – platný pro dopravce |
| Příloha č. 13 | Sazebník postihů PID a Sazebník postihů jiného kraje |
| Příloha č. 14 | Mezikrajský standard kvality pro železniční dopravce |
| Příloha č. 15 | Sazebník postihů PID a Sazebník postihů jiného kraje |

III.

Přepravní kontrola

1. Dopravci mimo České dráhy jsou povinni s DP uzavřít smlouvu o provádění přepravní kontroly. ROPID obdrží jeden výtisk této smlouvy, v níž je tato skutečnost výslovně uvedena.
2. Z přepravních kontrol, provedených DP za kalendářní rok, se stanovuje celkový podíl všem dopravcům ve výši 6 500 hodin za kalendářní rok. Pokud DP provede po dohodě s organizací ROPID větší počet kontrol (vzhledem k rozvoji systému), budou náklady na tyto kontroly uhrazeny dle odst. 3. tohoto článku a připočteny k úhradě dle přílohy 7a. Obdobně bude rozdělen i zvýšený podíl z přírážek. Dopravci budou zpraveni ROPIDem o výši fakturace do 7. ledna následujícího roku, pokud k tomu nedojde, platí částky uvedené v příloze č. 7a. ROPID a IDSK obdrží výkazy provedených kontrol.

3. Cena za každou hodinu přepravní kontroly je stanovena ve výši Kč (plus DPH). Cena je každoročně indexována dle indexu spotřebitelských cen (CPI) zvýšeného o mzdový nárůst garantovaný v kolektivní smlouvě DP. *Náklady nevstupují do kalkulace nabídkové ceny a jsou hrazeny jako ONS.*
4. Za provedené přepravní kontroly dle odst. 2. a odst. 3. tohoto článku i v návaznosti na čl. I., bod E. vystaví DP jednotlivým dopravcům faktury (daňové doklady) jedenkrát ročně, nejpozději do 10. ledna následujícího roku ve výši dle tabulky v příloze č. 7a. Dnem uskutečnění zdanitelného plnění je poslední den každého roku. Splatnost faktury je 10 kalendářních dnů.
5. Na stanovený podíl z přírážek vystaví dopravci DP faktury (vzor faktury příloha č. 7b) jedenkrát ročně, nejpozději do 10. ledna následujícího roku ve výši dle tabulky v příloze č. 7a). Nejedná se o zdanitelné plnění. Splatnost faktury je 10 kalendářních dnů.

IV. ROPID A IDSK

1. ROPID garantuje neměnnost objemu dopravních výkonů uvedených v příloze č. 4b) v průběhu roku platnosti této smlouvy. Výjimkou tvoří případy uvedené v čl. II., písm. C., odst. 6. V případě, že by k této změně v podílu přepravní práce jednotlivých dopravců došlo, bude řešena v souladu s čl. II., písm. C. této smlouvy. Po realizaci vyjmenovaných změn budou mimořádně příloha 4b) a případně související přílohy 4c) pro vnější pásma upraveny dle skutečné výše objednávek dopravních výkonů rozdílně od výše uvedeného.
2. Zvyšování objemu dopravních výkonů nad objemy uvedené v příloze č. 4b), jakož i vstup dalších dopravců do systému PID, je ROPID povinen projednat s dotčenými dopravci (jako předběžné údaje - změna základních parametrů linky, změny dělby přepravní práce - souběžné výkony stávajících linek). To neplatí v případech, kdy se bude jednat o převzetí objemu dopravních výkonů dopravce uvedeného v této smlouvě dopravcem jiným za stejných finančních podmínek uvedených v této smlouvě (tj. stejného podílu na tržbách). Veškeré tyto změny lze provést pouze dodatkem k této smlouvě.
3. ROPID a IDSK se zavazují dle své územní příslušnosti uhradit po projednání s příslušnými orgány (Rada hl. m. Prahy, obce, Středočeský kraj) dopravcům (s výjimkou dopravců nezapojených plně do dělby tržeb) případnou ztrátu na tržbách způsobenou změnou podmínek uvedených v čl. I. - II. mimo vlivu dopravních výkonů uvedených v čl. II., C., odst. 5.
4. ROPID a IDSK mohou zajistit dopravcům (s výjimkou DP) a Českým drahám úhradu podílu nákladů na tisk a distribuci jízdních dokladů, budou-li tyto náklady dopravcům fakturovány a nebudou-li uhrazeny z jiných zdrojů, a to pouze v případě, že tyto náklady nejsou součástí ekonomicky oprávněných nákladů dle metodiky stanovené v nařízení vlády č. 493/2004 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné linkové dopravě nebo vyhlášce č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace pro závazek veřejné služby v PID, nebo dle vyhlášky č. 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě nebo nebyly součástí ceny dopravního výkonu vysoutěžených smluv o veřejných službách. DP náklady na tisk jízdních dokladů zahrnuje do kalkulace nákladů pro HMP. Úhrada nákladů dle tohoto odstavce musí být upravena ve smlouvách o veřejných službách v systému PID.
5. ROPID hradí pro seznam dopravců.....náklady na kotouče do odbavovacího zařízení a tisk jízdenek z mobilních odbavovacích zařízení na základě fakturace od DP. Vystavené faktury jsou splatné do 14 dnů od obdržení. Na faktuře nebo v její příloze musí být uvedeno počet kotoučů (včetně všech náležitostí daňových dokladů), obchodní jméno dopravce, který si materiál odebral.

6. IDSK hradí pro seznam dopravců.....náklady na kotouče do odbavovacího zařízení a tisk jízdenek z mobilních odbavovacích zařízení na základě fakturace od DP. Vystavené faktury jsou splatné do 14 dnů od obdržení. Na faktuře nebo v její příloze musí být uvedeno počet kotoučů (včetně všech náležitostí daňových dokladů), obchodní jméno dopravce, který si materiál odebral.
7. ROPID se zavazuje neprodleně prokazatelně informovat DP o skutečnosti, že některý z dopravců nebo České dráhy neplní plánované dopravní výkony v rozsahu, který by překročil 25 % plánovaného měsíčního objemu. Tato skutečnost je důvodem k neuhrazení zálohové faktury a snížení podílu tržeb za předmětné období, a to i zpětně na základě korekčního výpočtu byly-li tržby dopravci z jakýchkoli důvodů za toto období vyplaceny v plném podílu.
8. ROPID bude předávat DP vzorky jízdních dokladů ČD, ostatním dopravcům pouze na vyžádání.

V.

Seznam příloh k Tarifní smlouvě

Uvedené přílohy nejsou součástí tohoto dokumentu, budou vypracovány až v konkrétní smlouvě

Příloha č. 1

- a) Přehled jízdních dokladů používaných v rámci PID na území hl. m. Prahy pro účely dělby tržeb (včetně železniční dopravy v pásmech P, 0, B)
- b) Přehled jízdních dokladů používaných v rámci PID na území hl. m. Prahy pro účely dělby tržeb (bez železniční dopravy v pásmech P, 0, B)

Příloha č. 2

- a) Přehled jízdních dokladů používaných v rámci PID ve vnějších pásmech pro účely dělby tržeb (včetně železniční dopravy) – jízdenky pro jednotlivou jízdu, krátkodobé předplatní jízdenky
- b) Přehled jízdních dokladů používaných v rámci PID ve vnějších pásmech pro účely dělby tržeb (bez železniční dopravy) – přestupní jízdenky 15minutové neplatné ve vlacích PID
- c) Přehled jízdních dokladů používaných v rámci PID ve vnějších pásmech pro účely dělby tržeb (včetně železniční dopravy) – předplatní jízdenky plnocenné
- d) Přehled jízdních dokladů používaných v rámci PID ve vnějších pásmech pro účely dělby tržeb (včetně železniční dopravy) – předplatní jízdenky zvýhodněné

Příloha č. 3 - Metodický pokyn pro vyúčtování tržeb ze strojků mobilního odbavovacího zařízení

Příloha č. 4

- a) Hlášení o tržbách ze strojků mobilního odbavovacího zařízení
- b) - ba) Podíl jednotlivých dopravců na pásmech P a 0 – včetně železniční dopravy
- bb) Podíl jednotlivých dopravců na pásmech P a 0 – bez železniční dopravy

Příloha 4b-ba) a 4b-b) stejného označení s novým datem, od nového data nahrazuje přílohu stejného označení staršího data.

- c) - ca) Podíl jednotlivých dopravců na tržbách příměstských linek dle výnosnosti - přestupní jízdenky a krátkodobé předplatní jízdenky
- cb) Podíl jednotlivých dopravců na tržbách příměstských linek dle výnosnosti - přestupní jízdenky s časovou platností do 15 min
- cc) Podíl jednotlivých dopravců na tržbách příměstských linek dle výnosnosti - předplatní jízdenky

- cd) Podíl jednotlivých dopravců na tržbách příměstských linek dle výnosnosti - zvláštní zlevněné jízdné ve výši 50 % plnocenného jízdného pro rodiče nebo soudem stanovené poručníky k návštěvě dětí zdravotně postižených umístěných v ústavech na území ČR

Příloha 4c-ca), 4c-cb), 4c-cc), 4c-cd) stejného označení s novým datem, od nového data nahrazuje přílohu stejného označení staršího data.

d) neobsazena

- e) - ea) Podíl jednotlivých dopravců na tržbách příměstských linek dle výnosnosti – přestupní jízdenky zvýhodněné a krátkodobé předplatní jízdenky zvýhodněné
- eb) Podíl jednotlivých dopravců na tržbách příměstských linek dle výnosnosti – přestupní jízdenky zvýhodněné s časovou platností do 15 min
- ec) Podíl jednotlivých dopravců na tržbách příměstských linek dle výnosnosti – předplatní jízdenky zvýhodněné
- ed) Podíl jednotlivých dopravců na tržbách příměstských linek dle výnosnosti – s vyloučením linek PID provozovaných na základě licencí MHD vydanými dopravními úřady střeďočeských měst (mimo licence MHD, typ B) - přestupní jízdenky zvýhodněné a krátkodobé předplatní jízdenky zvýhodněné
- ee) Podíl jednotlivých dopravců na tržbách příměstských linek dle výnosnosti s vyloučením linek PID provozovaných na základě licencí MHD vydanými dopravními úřady střeďočeských měst (mimo licence MHD, typ B) - přestupní jízdenky zvýhodněné s časovou platností do 15 min
- ef) Podíl jednotlivých dopravců na tržbách příměstských linek dle výnosnosti – s vyloučením linek PID provozovaných na základě licencí MHD vydanými dopravními úřady střeďočeských měst (mimo licence MHD, typ B) - předplatní jízdenky zvýhodněné

Příloha 4e-ea), 4e-eb), 4e-ec), 4e-ed), 4e-ee) a 4e-ef) stejného označení s novým datem, od nového data nahrazuje přílohu stejného označení staršího data.

- f) Přehled o prodeji časových předplatních jízdenek platných na území hl.m. Prahy (P+0,vč. B)
- g) Přehled o prodeji jednotlivých přestupních a krátkodobých časových jízdenek platných na území hl. m. Prahy
- g1) Přehled jízdních dokladů PID vydávaných na obchodní jméno Českých drah
- h) Přehled o prodeji předplatních časových jízdenek platných ve vnějších pásmech PID
- h1) Přehled o prodeji předplatních časových jízdenek prodaných ČD
- i) Přehled o prodeji jednotlivých jízdenek platných ve vnějších pásmech PID
- j) Výpočet tržeb k rozdělení v pásmech P a 0
- k) Výpočet tržeb k rozdělení ve vnějších pásmech PID
- l) Přehled podílu z příjmů za dopravní služby v PID
- m) Přehled o prodeji předplatních časových jízdenek zvýhodněných užívaných ve vnějších pásmech PID
- n) Přehled o prodeji jednotlivých jízdenek zvýhodněných ve vnějších pásmech PID

Příloha č. 5

- a) Vzor pro fakturaci za pásma P a 0
- b) Vzor zálohové faktury za pásma P a 0
- c) Vzor pro fakturaci za vnější pásma
- d) Vzor zálohové faktury za vnější pásma

Příloha č. 6

- a) Tarifní zásady pro poskytování stálé jízdenky MHD zaměstnancům dopravců PID (mimo zaměstnance DP hl. m. Prahy, a.s.)
- b) Žádost o poskytnutí zaměstnanecké jízdenky (tzv. „stálé jízdenky“)

Příloha č. 7

- a) Přepравní kontrola
- b) Vzor faktury pro fakturaci stanoveného podílu z přírážek PID

Příloha č. 8 - Tarif PID (Příloha č. 8 je dostupná pouze na <https://pid.cz/prehled-vydanych-tarifu-spp-pid/> (platný od 13. 12. 2020)

Příloha č. 9 - Výsledky průzkumů použití jízdních dokladů PID na tratích Českých drah

Příloha č. 10 - Seznam tratí, na nichž jsou provozovány vlaky zapojené do PID

Příloha č. 11 - Stanovisko MF DPH u jízdného ve veřejné dopravě

Příloha č. 12 Mezikrajský standard kvality – platný pro dopravce

Příloha č. 13 Sazebník postihů PID a Sazebník postihů jiného kraje

Příloha č. 14 Mezikrajský standard kvality pro železniční dopravce

Příloha č. 15 Sazebník postihů PID a Sazebník postihů jiného kraje

VI.

Závěrečná ustanovení

1. Tato smlouva se uzavírá od 1. 1. 20xx do 31. 12. 20xx. Tato smlouva nabývá účinnosti dnem zveřejnění v registru smluv dle zákona č. 340/2015. Smluvní strany se dohodly, že se touto smlouvou řídí od 1. 1. 20xx. Pokud si smluvní strany před nabytím účinnosti této smlouvy poskytly jakákoli plnění upravená touto smlouvou, budou je považovat za plnění poskytnutá podle této smlouvy, přičemž je nebudou považovat za bezdůvodné obohacení.
2. Změna Tarifu PID může být důvodem ke změně Tarifní smlouvy.
3. Tato smlouva může být měněna či doplňována pouze písemně se souhlasem všech zúčastněných stran.
4. Tato smlouva se vyhotovuje ve 35 vyhotoveních, každá ze smluvních stran obdrží po jednom z nich a ROPID obdrží 2 z nich. Jedno vyhotovení bude předáno MD. Předání MD zajistí ROPID.
5. Uveřejnění smlouvy (včetně dodatků ke smlouvě) podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), zajistí Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.
- 6.

Následují podpisové strany.....

SMLOUVA

o poskytování služeb clearingového centra

Níže uvedené smluvní strany se svobodně a vážně, určitě a srozumitelně dohodly na základě ust. § 2430 a násl. z. č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění, na tomto znění smlouvy (dále jen „**Smlouva**“):

1. Smluvní strany

Obchodní firma : **BusLine KHK s.r.o.**
se sídlem : Na Rovinkách 211, Podmoklice, 513 01 Semily
zastoupený : Jednatel Jakubem Vyskočilem
IČO : 05666449
DIC : CZ699005114
bankovní spojení : [REDACTED]
číslo účtu : [REDACTED]
zástupce při plnění Smlouvy : Ing. Ondřej Polák
telefon : [REDACTED]
email : [REDACTED]

Společnost zapsána do OR vedeného u Krajského soudu v Hradci Králové, oddíl C, č. vložky 40257

Dále jen **Dopravce**

Obchodní firma **ČSAD SVT Praha, s.r.o.**
se sídlem : Křižíkova 4-6, 186 50 Praha 8 - Karlín
zastoupený : Jednateli Davidem Švingrem, Martinem Sieglem
IČO : 458 05 202
DIC : CZ 458 05 202, plátce DPH
bankovní spojení : [REDACTED]
číslo účtu : [REDACTED]
zástupce při plnění Smlouvy : Ing. Jiří Mareš
telefon : [REDACTED]
email : [REDACTED]

Společnost zapsána do OR vedeného u Městského soudu v Praze, oddíl C, č. vložky 11856

Dále jen **ČSAD SVT**

2. Definice pojmů

- **Identifikátor** znamená příslušný nosič jízdního dokladu předvídaný v Tarifu, kterým cestující prokazuje nebo realizuje úhradu jízdného (např. Lítačka, bankovní karta, papírový kupón apod.).
- **IDS** znamená systém integrované veřejné dopravy Hlavního města Prahy a Středočeského kraje.
- **MOS** znamená multikanálový odbavovací systém pro IDS vytvořený a provozovaný podle smluv o MOS.
- **Tarif** znamená aktuálně platný dokument, který stanoví způsob a postup při uplatňování cen jízdného v hromadné dopravě osob na území hl. m. Prahy a na území Středočeského kraje v rámci IDS.
- **Whitelist** znamená seznam platných elektronických Identifikátorů, na nichž je nahrán platný jízdní doklad.
- **Transakcí** se rozumí elektronický záznam o nabití a využití Identifikátoru a o prodeji papírového jízdního dokladu. Popis XML zpráv, které jsou používány pro zasílání do Zúčtovacího centra IDSK je součástí této smlouvy.
- **Držitel** je cestující s platným Identifikátorem.
- **Subjekt** je účastník clearingu, který nabíjí Identifikátor a/nebo přijímá Identifikátor k placení jízdného.
- **Zúčtovací centrum IDSK** znamená clearingové centrum Středočeského kraje sloužící k vzájemnému vypořádání závazků mezi Subjekty vyplývající z používání elektronických a papírových jízdních dokladů v rámci zajišťování veřejné dopravy.
- **Clearingový systém** je systém, který Subjektům a jejich zákazníkům usnadňuje vzájemné využívání elektronických a papírových jízdních dokladů k přepravě tím, že sbírá informace o uskutečněných Transakcích a zjišťuje vzájemné závazky Subjektů vyplývajících z těchto Transakcí.
- **Závěrka** je souhrnné měsíční zpracování všech Transakcí za uplynulý měsíc, které byly předány ČSAD SVT.
- **Všeobecné podmínky clearingového systému** tvoří nedílnou součást této Smlouvy a jejich aktuální znění je zveřejněno na adrese <http://cards.svt.cz/help>.
- **Referenční příručka clearingového systému** obsahuje postupy závazné při plnění předmětu této smlouvy pro obě smluvní strany. Její aktuální znění je zveřejněno na adrese <http://cards.svt.cz/help>.

3. Předmět smlouvy

1. Předmětem této smlouvy je úprava vztahů mezi smluvními stranami v souvislosti s využíváním MOS a zpracováváním Transakcí generovaným v rámci MOS.
2. Dopravce se touto smlouvou zavazuje poskytovat do Zúčtovacího centra IDSK Transakce vzniklé při zajišťování přepravy v rámci MOS.
3. Dopravce se zavazuje zasílat data do Zúčtovacího centra IDSK průběžně, nejpozději do deseti kalendářních dnů od vzniku transakce v běžném měsíci. Data za celý kalendářní měsíc musí být dodána do devátého kalendářního dne následujícího měsíce.

4. ČSAD SVT bude jednou měsíčně zpracovávat Závěrku do jedenáctého kalendářního dne v měsíci, příp. do nejbližšího následujícího pracovního dne. V rámci závěrky provede rozdělení Transakcí provedených v rámci IDS a v rámci sousedního kraje. Dopravce souhlasí s poskytnutím svých dat organizátorům IDS.
5. Dopravce je povinen poskytovat data úplná a správná. ČSAD SVT bude provádět kontrolu dat a bude požadovat doplnění a v případě zjištění nesprávných údajů bude žádat po Dopravci opravu chyb.
6. Obě smluvní strany se zavazují využívat obdržená data výlučně v souladu s touto smlouvou a zajišťovat za podmínek stanovených touto smlouvou jejich náležitou ochranu.

4. Práva a povinnosti smluvních stran

1. Za účelem naplnění povinností podle této smlouvy se obě smluvní strany zavazují poskytovat si vzájemně potřebnou součinnost, zejména veškeré informace, návody či postupy potřebné ke správné oboustranné komunikaci v souvislosti s výměnou dat.
2. Smluvní strany berou na vědomí, že veškerá data jsou obchodním tajemstvím a zároveň se jedná o citlivé informace, které nesmí být zveřejněny (dále souhrnně jen „Důvěrné informace“) jinak než za podmínek stanovených příslušnými právními předpisy. Při nakládání s těmito Důvěrnými informacemi se smluvní strany zavazují dodržovat následující pravidla:
 - a) Každá smluvní strana využije Důvěrné informace pouze za účelem plnění povinností podle této smlouvy, popř. podle příslušných právních předpisů.
 - b) Smluvní strany budou zachovávat mlčenlivost; zejména se zdrží jakéhokoli jednání, kterým by Důvěrné informace byly zveřejněny, šířeny, reprodukovány či poskytnuty třetí osobě či využity jinak než pro účel, pro který byly poskytnuty.
 - c) Smluvní strana smí Důvěrné informace zpřístupnit třetí osobě pouze v nezbytných případech a pouze za podmínek stanovených příslušnými právními předpisy, popř. se souhlasem druhé smluvní strany.
 - d) Smluvní strana bude s Důvěrnými informacemi nakládat tak, aby nedošlo k jejich změně, zničení či ztrátě, případně jinému zneužití.
 - e) Veškeré Důvěrné informace zůstávají výhradním vlastnictvím příslušné smluvní strany a jejich poskytnutí nezakládá druhé smluvní straně žádné právo na licenci, ochrannou známku, patent, právo užití nebo šíření autorského díla, ani jakékoli jiné právo duševního nebo průmyslového vlastnictví.
 - f) Smluvní strana je povinna zachovávat mlčenlivost o Důvěrných informacích bez časového omezení. Tato povinnost zůstává zachována i po ukončení této smlouvy z jakéhokoli důvodu.
3. Při zpracování osobních údajů jsou smluvní strany povinny postupovat v souladu s příslušnými právními předpisy.

5. Odměna a náklady

1. Není-li v této smlouvě stanoveno jinak, nenáleží žádné ze smluvních stran za plnění povinností podle této smlouvy žádná odměna či náhrada; veškeré náklady vzniklé v souvislosti s plněním této smlouvy si nese příslušná smluvní strana v plném rozsahu sama.

6. Sankce

1. V případě porušení povinnosti mlčenlivosti o Důvěrných informacích nebo v případě porušení povinností při zpracování osobních údajů či jiné povinnosti dle této smlouvy je příslušným porušením dotčená smluvní strana oprávněna požadovat od druhé strany náhradu škody v plné výši.

2. Pokud bude některé smluvní straně v souvislosti s porušením povinnosti druhé strany pravomocně uložena povinnost zaplatit pokutu, nahradit škodu nebo poskytnout peněžité zadostiučinění, je porušující smluvní strana povinna takto vynaložené peněžní prostředky příslušné smluvní straně nahradit ve výši odpovídající míře porušení dané povinnosti ze strany Dopravce.
3. Veškeré náhrady škody nebo jiné kompenzace podle tohoto článku jsou splatné do 30 dnů od písemné výzvy učiněné oprávněnou smluvní stranou.

7. Platnost smlouvy

1. Tato smlouva nabývá účinnosti dnem podpisu oběma smluvními stranami.
2. Tato smlouva se sjednává se na dobu neurčitou.
3. Tato smlouva zaniká výlučně dohodou smluvních stran nebo výpovědí s tříměsíční výpovědní lhůtou, která začíná běžet 1. dnem měsíce následujícího po doručení výpovědi.

8. Závěrečná ujednání

1. Tuto smlouvu lze měnit pouze písemně.
2. Nedílnou součástí této smlouvy je příloha Příloha - Popis XML zpráv - Dokument CARDS – interface
3. Smluvní strany výslovně sjednávají, že tato smlouva nepodléhá uveřejnění v registru smluv dle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších předpisů, protože naplňuje podmínku pro výjimku stanovenou v §3 odst. 2 písm. i).
4. Ukáže-li se jakékoli ujednání této smlouvy neplatným nebo nevymahatelným, pak se to nedotýká ostatních částí smlouvy, ledaže kogentní ustanovení právních předpisů stanoví jinak. Smluvní strany se v takovém případě zavazují nahradit takové ujednání platným a vymahatelným, které svým obsahem a právními důsledky je nejbližší tomu neplatnému nebo nevymahatelnému, a to do 30 dnů ode dne, kdy jedna strana předloží druhé straně návrh takového ujednání.
5. Tato smlouva byla vyhotovena a smluvními stranami podepsána ve 2 stejnopisech, z nichž každá ze smluvních stran obdrží po dvou.
6. Smluvní strany prohlašují, že si tuto smlouvu přečetly a že s jejím obsahem souhlasí, na důkaz čehož k ní připojují svoje podpisy.

za ČSAD SVT Praha, s.r.o.

V Praze dne ...

.....

David Švingr, Martin Siegel
Jednatelé

za společnost BusLine KHK s.r.o.

V Semilech dne:

.....

Jakub Vyskočil, jednatel

SMLOUVA O VYUŽÍVÁNÍ DAT V RÁMCI MULTIKANÁLOVÉHO ODBAVOVACÍHO SYSTÉMU

Smluvní strany:

Regionální organizátor pražské integrované dopravy, příspěvková organizace

se sídlem: Rytířská 406/10, Staré Město, 110 00 Praha 1

IČO: 60437359

zastoupena: Ing. et Ing. Petr Tomčík, ředitel

(dále jen „**ROPID**“)

a

Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace

zapsaná v obchodním rejstříku, vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 1564

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

IČO: 05792291

zastoupena: JUDr. Zdeněk Šponar, ředitel

(dále jen „**IDSK**“)

a

Operátor ICT, a.s.

zapsaná v obchodním rejstříku, vedeném Městským soudem v Praze, oddíl B, vložka 19676

se sídlem: Dělnická 213/12, Holešovice, 170 00 Praha 7

IČO: 02795281

zastoupena: Michal Fišer, MBA, předseda představenstva, a JUDr. Matej Šandor, PhD.,
místopředseda představenstva

(dále jen „**OICT**“)

a

BusLine KHK s.r.o.

Zapsána v obchodním rejstříku v oddíle C, pod spisovou značkou 40257 vedeného Krajským soudem
v Hradci Králové

se sídlem Na Rovinkách 211, Podmoklice, 513 01 Semily

IČO: 05666449

zastoupena: Jakub Vyskočil, jednatel

(dále společně též jako „**smluvní strany**“ nebo každý jednotlivě jako „**smluvní strana**“)

PREAMBULE

Vzhledem k tomu, že

- A. v rámci společného integrovaného dopravního systému Hlavního města Prahy a Středočeského kraje bude spuštěn nový multikanálový odbavovací systém vytvořený a provozovaný na základě smluv uzavřených mezi společnostmi OICT, organizací ROPID a organizací IDSK;
- B. k řádné funkci tohoto nového multikanálového odbavovacího systému bude nutné, aby jednotliví dopravci zapojení do příslušného integrovaného dopravního systému měli přístup k některým datům zpracovávaným v odbavovacím systému a tato data přesně stanoveným způsobem dále zpracovávali;
- C. s ohledem na bezpečnost odbavovacího systému jako takového, jakož i na ochranu osobních údajů cestujících, je potřeba výslovně upravit právní vztahy mezi jednotlivými subjekty podílejícími se na provozu odbavovacího systému;

uzavírají smluvní strany tuto smlouvu o využívání dat v rámci multikanálového odbavovacího systému.

1. DEFINICE POJMŮ

1.1 Pro účely této smlouvy mají níže uvedené pojmy psané s velkým počátečním písmenem následující význam:

- a) „**Doprovci IDS**“ znamená souhrnně všechny dopravce, kteří na základě zvláštní smlouvy nebo smluv uzavřených s Hlavním městem Prahou nebo Středočeským krajem poskytují veřejné služby v přepravě cestujících;
- b) „**Identifikátor**“ znamená příslušný nosič jízdního dokladu předvídaný v Tarifu, kterým cestující prokazuje nebo realizuje úhradu jízdného (např. Lítačka, bankovní karta, papírový kupón apod.);
- c) „**IDS**“ znamená systém integrované veřejné dopravy Hlavního města Prahy a Středočeského kraje;
- d) „**MOS**“ znamená multikanálový odbavovací systém pro IDS vytvořený a provozovaný podle Smluv o MOS;
- e) „**Smlouva o MOS (IDSK)**“ znamená smlouvu o poskytování služeb multikanálového odbavovacího systému uzavřenou dne 15. ledna 2018 mezi organizací IDSK jako objednatelem a společnostmi OICT jako poskytovatelem, ID smlouvy v registru smluv: 4175928, ve znění jejích pozdějších dodatků;
- f) „**Smlouva o MOS (ROPID)**“ znamená smlouvu o poskytování služeb multikanálového odbavovacího systému uzavřenou dne 30. června 2017 mezi organizací ROPID jako objednatelem a společnostmi OICT jako poskytovatelem, ID smlouvy v registru smluv: 2326358, ve znění jejích pozdějších dodatků;
- g) „**Smlouvy o MOS**“ znamená souhrnně Smlouvu o MOS (IDSK) a Smlouvu o MOS (ROPID) a smlouvy výslovně uvedené v odst. 3.4 této smlouvy;
- h) „**Smlouva o systémových službách**“ znamená smlouvu o poskytování služeb k zajištění jednotného plnění závazku veřejné služby uzavřenou mezi organizací ROPID a Dopravcem, jejímž předmětem je poskytování tzv. systémových služeb, tj. souvisejících a doprovodných služeb nezbytných pro

plnění Smluv o ZVS (např. zpracování a vývěš jízdních řádů, zpracování podkladů pro vyúčtování realizovaných výkonů apod.);

- i) „**Smlouva o ZVS**“ znamená smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřenou mezi Dopravcem a Hlavním městem Praha nebo Středočeským krajem nebo obcemi Středočeského kraje, na jejímž základě poskytuje Dopravce veřejné služby v přepravě cestujících na území příslušného objednatele, tj. na území hlavního města Prahy nebo Středočeského kraje; má-li Dopravce takových smluv uzavřeno více, rozumí se pojmem „Smlouva o ZVS“ souhrnně všechny tyto smlouvy, nevyplyvá-li z konkrétního ujednání jinak;
- j) „**SPP**“ znamená aktuálně platné smluvní přepravní podmínky IDS;
- k) „**Tarif**“ znamená aktuálně platný dokument, který stanoví způsob a postup při uplatňování cen jízdného v hromadné dopravě osob na území hl. m. Prahy a na území Středočeského kraje v rámci IDS;
- l) „**Whitelist**“ znamená seznam platných elektronických Identifikátorů, na nichž je nahrán platný jízdní doklad.

2. PŘEDMĚT SMLOUVY

2.1 Předmětem této smlouvy je v návaznosti na Smlouvy o MOS a Smlouvu o ZVS podrobněji upravit vztahy mezi organizací ROPID, organizací IDSK, společností OICT a Dopravcem v souvislosti s využíváním MOS a jeho jednotlivých komponent/služeb.

2.2 Touto smlouvou

- a) organizace ROPID a IDSK pověřují Dopravce, aby způsobem uvedeným v této smlouvě zpracovával v rámci plnění svých povinností podle Smlouvy o ZVS osobní a další údaje evidované v MOS;
- b) společnost OICT se zavazuje za níže uvedených podmínek a v souladu se Smlouvami o MOS umožnit Dopravci přístup k příslušným dílčím službám MOS, a to v rozsahu vyplývajícím ze smluv o MOS a smluv uvedených v odst. 3.4;
- c) Dopravce se zavazuje využívat MOS a v něm evidované údaje výlučně v souladu s touto smlouvou a zajišťovat za podmínek stanovených touto smlouvou jejich náležitou ochranu.

3. PRÁVA A POVINNOSTI SMLUVNÍCH STRAN

3.1 Společnost OICT je povinna umožnit Dopravci přístup k MOS a jeho využívání v rozsahu a způsobem uvedeným ve Smlouvách o MOS. Pro vyloučení pochybností smluvní strany uvádějí, že touto smlouvou se společností OICT neukládá žádná nová zvláštní povinnost nad rámec povinností vyplývajících ze Smluv o MOS, ale pouze dochází k upřesnění vzájemných vztahů a vazeb mezi jednotlivými uživateli MOS (společnost OICT, organizace ROPID, organizace IDSK, Dopravce).

3.2 Dopravce je povinen zejména:

- a) zajistit si řádné propojení s MOS a jeho jednotlivými komponenty (dílčími službami); za tímto účelem je Dopravce zejména povinen osadit vozidla používaná pro plnění Smlouvy o ZVS, jakož i další prostory, v nichž Smlouvu o

- ZVS plní (např. dispečink), potřebnými technickými zařízeními včetně příslušného softwaru umožňujícími řádnou oboustrannou komunikaci s aplikací MOS, proškolení dotčené pracovníky k řádnému plnění povinností souvisejících s MOS a úroveň jejich znalostí udržovat a pravidelně ověřovat;
- b) umožnit držitelům funkčních a platných Identifikátorů s platným jízdním dokladem odbavení prostřednictvím MOS;
 - c) zamezit akceptaci Identifikátoru, který není uveden na aktuálním Whitelistu;
 - d) v případech, kdy podle SPP nebo Tarifu dochází ke kontrole jízdního dokladu nebo odbavení cestujícího přímo Dopravcem (např. příměstské autobusové linky), provést ověření Identifikátoru v aktuálním Whitelistu a v případě nesrovnalostí neumožnit cestujícímu přepravu, nebude-li úhrada jízdného zajištěna jinak;
- 3.3 Za účelem naplnění povinností Dopravce podle této smlouvy je společnost OICT povinna poskytovat Dopravci potřebnou součinnost, zejména veškeré informace, návody či postupy potřebné ke správné oboustranné komunikaci Dopravce s MOS.
- 3.4 Technická specifikace MOS a jeho jednotlivých modulů, včetně hardwarových a softwarových požadavků na zajištění interoperability se systémy Dopravců PID a případných dalších uživatelů MOS, je uvedena ve Smlouvách o MOS a dále v níže uvedených smlouvách, s nimiž se Dopravce seznámil před podpisem této smlouvy:
- a) Smlouva o vytvoření SW řešení pro MOS a poskytování souvisejících služeb, uzavřená mezi OICT a společnostmi XT-Card a.s. a GLOBDATA a.s., uveřejněná v registru smluv pod ID smlouvy 3723792.
 - b) Smlouva o poskytování tokenizačních a souvisejících služeb, uzavřená mezi OICT a společností MONET+, a.s., uveřejněná v registru smluv pod ID smlouvy 4115384.
 - c) Smlouva o vytvoření mobilní aplikace a poskytování souvisejících služeb, uzavřená mezi OICT a společností CHAPS, spol. s r.o., uveřejněná v registru smluv pod ID smlouvy 4403644.
- 3.5 Základní technická specifikace je uvedena v příloze č. 1 MOS odbavovací zařízení
- 3.6 Organizace ROPID a organizace IDSK jakožto společní správci osobních údajů evidovaných v MOS tímto udělují Dopravci pokyn ke zpracování osobních údajů evidovaných v MOS, a to v rozsahu a způsobem vyplývajícím z této smlouvy a z příslušné Smlouvy o ZVS. Při tom je Dopravce povinen řídit se Pravidly zpracování osobních údajů, která tvoří přílohu č. 2 této smlouvy.
- 3.7 Dopravce bere na vědomí, že technická specifikace podle čl. 3.4 a 3.5 této smlouvy jako celek je obchodním tajemstvím společnosti OICT a zároveň se jedná o citlivé informace, které nesmí být v zájmu bezpečnosti MOS zveřejněny (dále souhrnně jen „**Důvěrné informace**“). Při nakládání s těmito Důvěrnými informacemi se Dopravce zavazuje dodržovat následující pravidla:
- a) Dopravce využije Důvěrné informace pouze za účelem plnění povinností podle této smlouvy, případně podle Smlouvy o ZVS.
 - b) Dopravce bude zachovávat mlčenlivost; zejména se zdrží jakéhokoliv jednání, kterým by Důvěrné informace byly zveřejněny, šířeny, reprodukovány či

poskytnuty třetí osobě či využity jinak než pro účel, pro který byly Dopravci zpřístupněny.

- c) Dopravce smí Důvěrné informace zpřístupnit třetí osobě pouze v nezbytných případech a pouze za účelem specifikovaným v písm. a), přičemž je vždy povinen takovou třetí osobu zavázat povinností mlčenlivosti. V případě porušení mlčenlivosti takovou třetí osobou odpovídá Dopravce společnosti OICT (případně organizacím ROPID a IDSK) tak, jako by se porušení dopustil sám.
- d) Dopravce bude s Důvěrnými informacemi nakládat tak, aby nedošlo k jejich změně, zničení či ztrátě, případně jinému zneužití.
- e) Veškeré Důvěrné informace zůstávají výhradním vlastnictvím společnosti OICT nebo příslušné třetí osoby a jejich poskytnutí nezakládá Dopravci žádné právo na licenci, ochrannou známku, patent, právo užití nebo šíření autorského díla, ani jakéhokoliv jiné právo duševního nebo průmyslového vlastnictví.
- f) Dopravce je povinen zachovávat mlčenlivost o Důvěrných informacích bez časového omezení. Tato povinnost zůstává zachována i po ukončení této smlouvy z jakéhokoliv důvodu.

4. ODMĚNA A NÁKLADY

- 4.1 Není-li v této smlouvě stanoveno jinak, nenáleží žádné ze smluvních stran za plnění povinností podle této smlouvy žádná odměna či náhrada; veškeré náklady vzniklé v souvislosti s plněním této smlouvy si nese příslušná smluvní strana v plném rozsahu sama.
- 4.2 Ujednáním čl. 4.1 nejsou nijak dotčena příslušná ujednání zvláštních smluv mezi jednotlivými smluvními stranami, zejména pak ujednání o ceně za poskytování služeb podle Smluv o MOS, ujednání o poskytované kompenzaci podle Smlouvy o ZVS a cenová ujednání ve Smlouvě o systémových službách.

5. OCHRANA OSOBNÍCH ÚDAJŮ

- 5.1 Při využívání MOS bude ze strany Dopravce docházet ke zpracování osobních údajů evidovaných v MOS, zejména osobních údajů cestujících a dalších držitelů příslušných Identifikátorů.
- 5.2 Smluvní strany jsou povinny při zpracování osobních údajů postupovat v souladu s Pravidly zpracování osobních údajů, která tvoří přílohu č. 2 této smlouvy.

6. SANKCE

- 6.1 V případě porušení povinnosti podle čl. 3. 7 je Dopravce povinen zaplatit společnosti OICT smluvní pokutu ve výši 100 000 Kč (slovy: sto tisíc korun českých) za každý jednotlivý případ.
- 6.2 V případě porušení povinnosti při ochraně osobních údajů podle čl. 5, resp. podle Pravidel zpracování osobních údajů tvořících přílohu č. 2 této smlouvy, je Dopravce povinen zaplatit organizaci ROPID a organizaci IDSK vždy po 100 000 Kč (slovy: sto tisíc korun českých), a to za každý jednotlivý případ.

- 6.3 Organizace ROPID, organizace IDSK a společnost OICT jsou oprávněny po Dopravci požadovat náhradu škody v plné výši.
- 6.4 Pokud bude organizaci ROPID nebo organizaci IDSK v souvislosti s porušením povinnosti Dopravce spojené s nakládáním s osobními údaji podle čl. 5, resp. podle Pravidel zpracování osobních údajů tvořících přílohu č. 2 této smlouvy, pravomocně uložena povinnost nahradit škodu nebo poskytnout peněžité zadostiučinění, je Dopravce povinen takto vynaložené peněžní prostředky příslušné smluvní straně nahradit ve výši odpovídající míře porušení dané povinnosti ze strany Dopravce.
- 6.5 Veškeré náhrady škody nebo jiné kompenzace ze strany Dopravce podle tohoto článku jsou splatné do 30 dnů od písemné výzvy učiněné oprávněnou smluvní stranou.

7. PLATNOST SMLOUVY

- 7.1 Tato smlouva nabývá účinnosti dne 12. 12. 2021.
- 7.2 Tato smlouva se sjednává se na dobu určitou, která se vymezuje jako doba, po kterou bude platná
- a) alespoň jedna Smlouva o ZVS, jejíž smluvní stranou je Dopravce, a zároveň
 - b) smlouva o MOS (ROPID) v případě, že Dopravce má v daném okamžiku uzavřenu alespoň jednu platnou Smlouvu o ZVS s Hlavním městem Prahou, a zároveň
 - c) smlouva o MOS (IDSK) v případě, že Dopravce má v daném okamžiku uzavřenu alespoň jednu platnou Smlouvu o ZVS se Středočeským krajem.
- 7.3 Tato smlouva zaniká výlučně
- a) uplynutím doby, na kterou byla uzavřena [tj. dnem, kdy přestane platit kterákoliv z podmínek vymezených v čl. 7.2 písm. a), b) nebo c)], nebo
 - b) dohodou smluvních stran.

8. ZÁVĚREČNÁ UJEDNÁNÍ

- 8.1 Tuto smlouvu lze měnit pouze písemně.
- 8.2 Nedílnou součástí této smlouvy jsou též její přílohy:
- a) příloha č. 1 – MOS odbavovací zařízení
 - b) příloha č. 2 – Pravidla zpracování osobních údajů
- 8.3 Smluvní strany výslovně sjednávají, že tato smlouva nepodléhá uveřejnění v registru smluv dle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších předpisů, protože naplňuje podmínku pro výjimku stanovenou v §3 odst. 2 písm. i).
- 8.4 Ukáže-li se jakékoli ujednání této smlouvy neplatným nebo nevymahatelným, pak se to nedotýká ostatních částí smlouvy, ledaže kogentní ustanovení právních předpisů stanoví jinak. Smluvní strany se v takovém případě zavazují nahradit takové ujednání platným a vymahatelným, které svým obsahem a právními důsledky je nejbližší tomu neplatnému nebo nevymahatelnému, a to do 30 dnů ode dne, kdy jedna strana předloží druhé straně návrh takového ujednání.

- 8.5 Tato smlouva byla vyhotovena a smluvními stranami podepsána ve 4 stejnopisech, z nichž každá ze smluvních stran obdrží po jednom.
- 8.6 Smluvní strany prohlašují, že si tuto smlouvu přečetly a že s jejím obsahem souhlasí, na důkaz čehož k ní připojují svoje podpisy.

za organizaci ROPID

V Praze dne

za organizaci IDSK

V Praze dne

.....
Ing. et Ing. Petr Tomčík, ředitel

.....
JUDr. Zdeněk Šponar, ředitel

za společnost OICT

V Praze dne

za Dopravce

V Semilech dne:

.....
Michal Fišer, MBA, předseda představenstva

.....
Jakub Vyskočil, jednatel

za společnost OICT

V Praze dne.....

.....
JUDr. Matej Šandor, PhD., místopředseda
představenstva

Příloha č. 1

Standardy odbavení

MOS – POŽADAVKY na odbavovací zařízení

Verze 2.2

Požadavky MOS na odbavovací zařízení

Níže uvedené specifikace jsou stanoveny Operátorem ICT, a.s. (dále OICT) jakožto provozovatelem systému MOS a bezpečnostním garantem EOC realizovaným prostřednictvím MOS. Dokument je nedílnou součástí Standardů odbavení, které jsou vydány organizátory veřejné dopravy ROPID a IDSK, a je závazný pro správce odbavovacích zařízení, nebude-li určeno jinak.

OBSAH

POŽADAVKY MOS NA ODBAVOVACÍ ZAŘÍZENÍ	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
SHRNUTÍ DOKUMENTU.....	2
ODBAVENÍ S VYUŽITÍM METODY WHITELIST	3
PŘÍMÁ KOMUNIKACE ODBAVOVACÍHO ZAŘÍZENÍ S MOS	3
NEPŘÍMÁ (TM SERVER) KOMUNIKACE ODBAVOVACÍHO ZAŘÍZENÍ S MOS	4
PRINCIP KOMUNIKACE/PŘÍSTUPU K ODBAVOVACÍM DATŮM PRO PŘÍMOU I NEPŘÍMOU KOMUNIKACI.....	4
ON-LINE KOMUNIKACE ODBAVOVACÍHO ZAŘÍZENÍ S MOS	5
ODBAVOVACÍ ZAŘÍZENÍ – TECHNICKÉ VYMEZENÍ, PROCESY	5
SOUBĚŽNÉ PROCESY SOUVISEJÍCÍ S ODBAVENÍM	6
KOMUNIKACE SPRÁVCŮ ODBAVOVACÍCH ZAŘÍZENÍ VŮČI MOS	6
TOKENIZACE V KONCOVÝCH ZAŘÍZENÍCH A PRÁCE S IDENTIFIKAČNÍMI	7
ODBAVENÍ POMOCÍ MOBILNÍ APLIKACE	8
TECHNICKÉ PARAMETRY	8
PŘÍLOHA Č.1 – STRUKTURA WHITELIST	9
PŘÍLOHA Č.2 – DATOVÁ VĚTA CARDS EXCHANGE.....	9
PŘÍLOHA Č.3 – PROCESY ODBAVENÍ	9
PŘÍLOHA Č.4 – TECHNICKÁ DOKUMENTACE MOBILNÍ APLIKACE PID LÍTAČKA	9

1.1. Shrnutí dokumentu

Dokument popisuje aspekty řešení MOS (Multikanálový odbavovací systém) v souvislosti s funkcionalitami odbavení a kontroly cestujících v rámci Hl. města Prahy a Středočeského kraje.

Textace dokumentu má charakter technických specifikací popisujících jednotlivé funkční celky, parametry řešení, procesní stavy a bezpečnostní aspekty.

Dokument je pracovním materiálem OICT a může být následně rozvíjen či jeho části mohou být zapracovány do návazných dokumentů organizátorů dopravy ROPID a IDSK.

Odbavení s využitím metody WHITELIST

Nový odbavovací systém pro Prahu a Středočeský kraj je založen na on-line databázovém řešení, s distribucí informací nutných pro odbavení cestujících přímo do odbavovacích zařízení dopravců či do terminal management systémů (TMS) správců odbavovacích zařízení. Informace pro odbavení budou obsaženy v tzv. whitelistech (WL – seznam jízdních dokladů vázaných k identifikátoru). Níže jsou uvedena možná řešení odbavení při využití kontrol přes WHITELIST. Předpokladem OICT je využití tohoto způsobu odbavení pro regionální a příměstskou autobusovou dopravu, železniční dopravu a revizorské kontroly v celém prostředí PID.

1.2. Přímá komunikace odbavovacího zařízení s MOS

- Komunikační rovina, kdy odbavovací zařízení či revizorská čtečka přistupují na repository MOS (síťově vystavené úložiště) a z daného repository stahují WL a další potřebná data k odbavení či kontrole.
- Stahování dat iniciované koncovým zařízením v definované periodě či vynucené uživatelem koncového zařízení mimo standardní periodu.
 - Komunikace probíhá přes šifrovaný protokol, aby nedošlo k odchycení a následně k jejich zneužití
- Formát dat WL a dalších je definován provozovatelem MOS:
 - Formát je ve formátu TLV.
 - Bližší popis jak struktury souboru, tak souboru samotného poskytuje dokumentace struktury whitelist ve své aktuální platné verzi. Viz. příloha č.1 tohoto dokumentu.
- Uložení stažených dat z MOS na koncové zařízení musí splňovat následující parametry:
 - Data jsou uložena na koncovém zařízení v chráněném repository, do nějž je přístup zajištěn autentizací v rámci zařízení – zajištění odbavovacích dat MOS proti přímému přístupu uživatele.
 - Klíč pro šifrování fotografií z WL je v nevolatilní paměti uložen některým z následujících způsobů:
 - a) v SAM (preferovaná varianta)
 - b) ve PCI-DSS certifikovaném zařízení
 - c) v interním nebo externím HW modulu s bezpečnostními funkcemi
- Výkonnostní požadavky
 - Časové požadavky na odbavení bankovních platebních karet jsou dány pravidly karetních společností a musí být dodrženy
 - Počáteční velikost absolutního WL v době spuštění systému MOS se pohybuje okolo hodnoty 200 MB. Absolutní whitelist může v průběhu životního cyklu systému nabývat velikost až 2 GB v závislosti na rozšiřování PID a integrace dalších identifikátorů. Předpokladem je, že nahrání WL je realizováno při nastavení koncových zařízení.
 - Odbavovací zařízení a celý systém odbavení musí být připraven na přehrání nového absolutního WL a to na vyžádání bez další provozních či implementačních vícenákladů. Tato operace bude prováděna primárně vzdáleně bez nutnosti ručního fyzického zásahu.
 - Aktualizace WL a dalších dat jsou realizovány ve formě inkrementálních dat, kdy koncové zařízení v pravidelné periodě kontroluje nový inkrement na repository MOS, stahuje jej a automatizovaným procesem změny zpracovává
 - Kvalifikovaný odhad běžného inkrementu v periodě 15 min je v rozsahu 1 kB – 1 500 kB. Běžná střední hodnota 15 min WL je cca 40 kB.
 - Základní četnost aktualizace WL je v periodě 15 min
 - Rozdílové inkrementy po jejich zpracování nejsou odstraněny, ale jsou konsolidovány do tzv. denního uceleného inkrementu. Daný denní inkrement bude uložen v repository MOS a pokud nastane situace, kdy koncové zařízení bude vyžadovat aktualizaci WL při rozsahu aktualizace vyšší než jeden den (24 h) využije

tento konsolidovaný inkrement. Konsolidované inkrementy jsou k dispozici hodinové a denní.

1.3. Nepřímá (TM Server) komunikace odbavovacího zařízení s MOS

- Komunikační rovina, kdy TM servery přistupují na repository MOS (síťově vystavené úložiště) a z daného repository stahují WL (či další potřebná data k distribuci pro odbavení či kontrolu).
- Stahování dat iniciované TM servery v definované periodě či vynucené uživatelem TM serveru mimo standardní periodu
- Pro přenos dat a uložení platí shodné požadavky jako u přímé komunikace popsané výše.
- Uložení stažených dat z MOS na TM serveru musí splňovat následující parametry:
 - Data jsou uložena na TM serveru takovým způsobem, aby nebylo možné je modifikovat, poškodit, zneužít, zcizit či k nim bez řádného důvodu a autorizace přistupovat.
 - Správce TM serveru zajišťuje dostupnost, důvěrnost a integritu dat MOS u něj uložených. Dbá zejména na oddělení rolí, autorizaci uživatelů a auditování jejich činnosti.
 - Po stažení dat z MOS je provozovatel TM serveru odpovědný za dodaná data.
 - Samotný obsah dat není provozovatel TM serveru oprávněn měnit (strukturu ano).
- Následná distribuce dat a jejich použití je v gesci provozovatele TM serveru (správce odbavovacích zařízení).

1.4. Princip komunikace/přístupu k odbavovacím datům pro přímou i nepřímou komunikaci

Zásadní předpoklady zajišťující funkční proces

- MOS prostředí vystavuje datové soubory s inkrementy dle výše uvedené definice v pravidelných intervalech a zajišťuje neustálou dostupnost těchto dat pro jejich následné stažení
- MOS garantuje ucelenost a správnost poskytovaných dat
- MOS vystavuje data prostřednictvím webové služby ve formě publikovaných souborů umožňujících jejich stažení pro autorizované klienty (TMS, odbavovací zařízení)
- Ověření klientů je oproti MOS autentizačnímu řešení

Princip předpokládané komunikace

- Klient (TMS, odbavovací zařízení) volá přes své rozhraní prezentační vrstvu MOS. V rámci volání je MOS dotazován, zdali není publikována aktuálnější verze odbavovacích dat, než je verze umístěná v TMS či v odbavovacím zařízení (na pozadí probíhá proces ověření).
 - Pokud data na MOS **nejsou** novější než data v TMS, komunikace je ukončena a záznam o komunikaci je uložen do logu TMS či OZ.
 - Pokud data na MOS prezentační vrstvě jsou **novějšího** typu, je zpětně informován TMS či odbavovací zařízení o tomto stavu.
 - Následně TMS či odbavovací zařízení iniciuje požadavek na stažení těchto dat
 - Po stažení dat je navržena informace o úspěšném stažení
- Pokud v rámci komunikace s TMS či odbavovacím zařízením dojde k selhání ověření verze odbavovacích dat či přerušení komunikace nebo chybnému stažení, je následně komunikace opakovaně navazována co nejdříve po obnovení datového připojení.

1.5. ON-LINE komunikace odbavovacího zařízení s MOS

- Komunikační rozhraní LTE, 4G, 3G, EDGE, GPRS, v definovaných oblastech WIFI
- Pro on-line komunikaci je v rámci implementace MOS vydefinováno komunikační API mezi koncovými zařízeními a MOS prostředím
- Přímá on-line komunikace koncových zařízení do MOS je přímým přístupem přes webovou službu MOS do "živého" prostředí k on-line datům.

- Mimo standardního odbavení za pomoci dat uložených offline na WL v zařízení, umožní zařízení vyvolání online dotazu na daný konkrétní identifikátor cestujícího. Webová služba MOS data navrátí ve stejné struktuře jako standardní inkrement WL, ale o velikosti pouze 1 záznamu. Blíže příloha č.1.

Odbavovací zařízení – technické vymezení, procesy

Popis požadavků na koncové zařízení z pohledu zpracování odbavovacích dat MOS a předpokládaných procesů a bezpečnostních aspektů.

Proces komunikace – v rámci komunikace načítání WL z MOS repository či TMS (Terminal Management System) bude zařízení iniciovat následující procesy:

- Vyvolání spojení na MOS ve formě autentizovaného spojení přes definovaný komunikační port na TCP-IP úrovni bude zabezpečeno šifrováním na úrovni HTTPS a autorizováno pomocí přihlašovacích údajů případně certifikátu. Spojení je možné zabezpečit i pomocí VPN.
 - Princip komunikace s TMS je v gesci Dopravce/Provozovatele koncového zařízení
- Vyvolání kontroly aktualizace – kontrola verze WL oproti aktualizaci na zdrojovém místě (MOS/TMS)
- Pokud je aktualizace nalezena je v rámci zabezpečené komunikace (MOS) zajištěn přenos dané aktualizace do úložiště koncového zařízení
 - Je požadavkem MOS jako poskytovatele odbavovacích dat, aby úložiště na koncovém zařízení splňovalo následující parametry
 - Úložiště neumožňuje přístup jakémukoliv uživateli přihlášenému do odbavovacího zařízení
 - Přístup je zajištěn pouze přes aplikační úroveň lokálním servisním účtem pod, kterým běží aplikační rozhraní.
 - Jakýkoliv přístup do úložiště (mimo operace odbavení) je plně logován.

Proces uložení a zpracování

Výše uvedený komunikační proces zajistil dodání datové aktualizace do cílového úložiště koncového zařízení.

Následuje proces, který zajistí data pro zpracování:

- Aktualizace (inkrement) – je aplikačně načtena na straně koncového zařízení.
- Následně je inkrement zapracován do WL (proběhne aktualizace záznamů v WL, jež jsou součástí inkrementu)
- Pokud je proces zapracování úspěšný je povýšena verze WL
- Jestli je zapracování neúspěšné jsou rozběhnuty opravné mechanismy. Pokus o stažení a načtení inkrementů opakovaně.
- Aktualizace a zpracování inkrementu nesmí zásadním způsobem ovlivňovat chod koncového zařízení (zpomalení apod.) Akceptovatelné zpomalení standardní odbavovací funkcionality je v řádu 50 % oproti standardnímu času trvání těchto funkcionalit. V případě právě probíhajícího zpracování inkrementu, je nutné, aby zařízení disponovalo možností upozornění na tuto

skutečnost nebo aby obsluha mohla informaci o stavu zpracování jednoduše dohledat v rámci administrace zařízení.

Zabezpečení dat a procesu

Jak bylo výše uvedeno, je komunikace mezi koncovým zařízením a zdrojovými systémy MOS/TMS zajištěna. Taktéž je potřebné zajištění dat na cílovém úložišti v požadovaném rozsahu. V neposlední řadě je nutné zajistit informovanost o stavech v úložišti a na komunikační úrovni formou logování/auditování dění.

Zde jsou uvedeny požadované aspekty takového zabezpečení:

- **Komunikace zajištěna** připojením point to point (koncové zařízení „to“ zdrojový systém)
 - Zabezpečení pro takové spojení na úrovni ověření přístupu
 - Komunikace zapouzdřena pro zajištění nečitelnosti komunikace a dat při útoku zvenčí
 - Logované stavy propojení
- **Úložiště**
 - Úložiště zajištěné proti uživatelskému a datovému vstupu (načtení/manipulace/stažení)
 - Přístup pouze přes definované aplikační rozhraní vytvořené ve spolupráci s provozovatelem MOS
 - Přístup/ověření přes lokální účet navázaný na servisní službu aplikace
- **Logování/auditování**
 - Zajištění logování všech stavů spojených s řešením odbavení při využití úložiště a procesů MOS
 - Auditování přístupu na úložiště
- **Synchronizace času**
 - Odbavovací zařízení synchronizují a udržují přesný čas dle GNSS.

Souběžné procesy související s odbavením

1.6. Komunikace správců odbavovacích zařízení vůči MOS

- Provozovatel řešení MOS předpokládá, že v rámci běžné komunikace MOS vůči okolnímu prostředí bude v komunikační rovině probíhat i výměna dat mezi Správcí odbavovacích zařízení (ve většině případů se bude jednat o Dopravce) a MOS ve smyslu dodávky informací o stavech a dění v prostředí v rámci odbavení a kontroly. MOS předpokládá následující stavy komunikace Správce -> MOS.
 - Správce odbavovacích zařízení/Dopravce poskytuje provozovateli MOS komplexní a aktualizovaný seznam odbavovacích zařízení/vozidel a revizorských zařízení. Tento seznam aktualizuje a dává na vědomí neprodleně po zařazení či vyřazení odbavovacího zařízení.
 - Poskytovaná data dopravcem jsou informativního charakteru a zahrnují následující statistické a provozní informace:
 - Stav aktuálnosti WL a ostatních MOS dat
 - 1x za den informace o odbavení identifikátory, ke kterým je vázán jízdní doklad
 - Selhání, nestandardní stavy, a další provozní informace ovlivňují poskytované služby MOS
 - Informace bezpečnostního charakteru spojené s přístupem k MOS poskytovaným službám
- Výše uvedené požadavky na datové toky mají následující význam

- Analytické informace spojené s provozem, užíváním WL a ostatních MOS dat
 - Statistické vyhodnocení odbavení či kontroly
 - Dohled stavů s dopadem na provoz MOS funkcionalit
 - Bezpečnostní analytika
- Předávané informace musí respektovat zajištění bezpečného předání dat mezi Správcem a MOS provozovatelem.
- Data jsou předávána ve formě definované datové věty Cards Exchange. Její popis je součástí přílohy č.2.

1.7. Tokenizace v koncových zařízeních a práce s identifikátory

BPK jsou na koncových odbavovacích zařízeních tokenizována už v PCI-DSS certifikované části zařízení, ostatní identifikátory MOS mohou být tokenizovány tamtéž, nicméně je přípustné tuto funkcionalitu řešit i v mimo PCI-DSS certifikované části. Minimálně musí být odbavovacími zařízeními podporovány všechny v současnosti vydávané BPK od VISA a Mastercard.

Odbavovací zařízení musí podporovat čtení a práci minimálně s následujícími typy karet:

Mifare DesFire EV1 a vyšší verze kromě verze EV2 (všechny dostupné velikosti)

Dále musí plně implementovat ISO/IEC 14443 tak aby v budoucnu byla možná podpora i dalších typů nosičů.

- Pokud je i tokenizace ostatních partnerských karet prováděna v PCI-DSS certifikované části postačí z bezpečnostního hlediska pouze dodržování PCI-DSS.
- Pokud je tokenizace prováděna mimo PCI-DSS část jsou požadavky na uložení klíčů v nevolatilní paměti následující:
 - a) v SAM
 - b) ve PCI-DSS certifikovaném zařízení
 - c) v interním nebo externím HW modulu s bezpečnostními funkcemi

V koncových odbavovacích zařízeních je doporučeno pracovat s oběma platnými tokeny ke každému nosiči z důvodu bezešvého přechodu celého systému v době expirace jednoho z klíčů/algoritmů na nový, byť v případě, že správce TMS je schopen veškerá svá zařízení dálkovým přenosem v řádu hodin převést na nové tokenizační algoritmy a klíče, lze zajistit funkčnost odbavení i pouze s jedním platným tokenem.

Odbavovací zařízení budou podporovat ověření pravosti a jedinečnosti vybraných identifikátorů/karet prostřednictvím otevření zabezpečeného úložiště (nebo jeho části) za pomoci čtecích klíčů uložených na SAM.

Zároveň umožní i možnou budoucí implementaci ověření ostatních partnerských karet v režimu challenge-response.

Správce TMS obdrží stanoveným klíčovacím ceremoniálem od provozovatele systému MOS nové klíče a algoritmy pro tokenizaci dle schématu životnosti párů algoritmus/klíč MOS. Výchozí hodnota je obnova páru algoritmus/klíč každé 3 roky.

Klíčovací ceremoniál bude detailně popsán až v implementační fázi dle dohody s provozovatelem systému MOS.

Bližší práci s identifikátory a celkové procesy odbavení popisuje dokument v příloze č.3 ve své aktuální verzi.

Odbavení pomocí mobilní aplikace

Popis požadavků na koncové zařízení z pohledu zpracování odbavení cestujících využívající mobilní aplikaci pro nákup jednotlivých jízdenek.

Mobilní aplikace podporuje několik variant kontroly jednotlivých jízdných dokladů podle typu:

1. Vizuální kontrola
2. Strojové načtení 2D kódu
3. Dotaz do DB

Odbavovací zařízení musí zajistit kompatibilitu odbavení přes NFC i v momentě kdy v telefonu, který je využíván jako identifikátor či nese jednorázovou jízdenku, je aktivní emulovaná platební karta, tedy telefon vysílá obě tyto věci zároveň. Odbavovací zařízení musí správně vyhodnotit, zda je v režimu platby a případně využít emulovanou kartu v mobilním telefonu pro platbu za jízdenku, či je v režimu odbavení identifikátoru nebo jízdenky, a tedy korektně načíst NFC vysílání mobilní aplikace.

1.8. Technické parametry

Bližší informace o způsobu kontroly mobilní aplikace popisuje technická dokumentace v příloze č.4

1. Příloha č.1 – Struktura whitelist

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

2. Příloha č.2 – datová věta cards Exchange

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

3. Příloha č.3 – procesy odbavení

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

4. Příloha č.4 – technická dokumentace mobilní aplikace PID Lítačka

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

5. Příloha č.5 – dokumentace SAM modul

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

PRAVIDLA ZPRACOVÁNÍ OSOBNÍCH ÚDAJŮ

1 ÚVODNÍ USTANOVENÍ

- 1.1 Pro účely těchto Pravidel zpracování osobních údajů (dále jen „**Pravidla**“) se
 - 1.1.1 **Smlouvou** rozumí smlouva o využívání dat v rámci multikanálového odbavovacího systému, jíž jsou tato Pravidla přílohou;
 - 1.1.2 **Společnými správci** rozumí organizace ROPID a organizace IDSK;
 - 1.1.3 **Správce ROPID** rozumí organizace ROPID;
 - 1.1.4 **Správce IDSK** rozumí organizace IDSK;
 - 1.1.5 **Zpracovatelem-OICT** rozumí společnost OICT;
 - 1.1.6 **Zpracovatelem-Dopravcem** rozumí Dopravce;
 - 1.1.7 **obecným nařízením** rozumí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).
- 1.2 Není-li v těchto Pravidlech uvedeno jinak, mají další zde použité výrazy psané s počátečním velkým písmenem (např. Dopravce, Smlouvy o MOS, Whitelist atd.) stejný význam jako ve Smlouvě.
- 1.3 Tato Pravidla jsou nedílnou součástí Smlouvy.

2 ÚČEL A PŘEDMĚT PRAVIDEL

- 2.1 Účelem těchto Pravidel je splnění požadavků kladených na správce a zpracovatele osobních údajů ustanovením čl. 28 obecného nařízení v případě zpracování osobních údajů zpracovatelem.
- 2.2 Předmětem těchto Pravidel je úprava práv a povinností výše uvedených Společných správců (jakožto správců ve smyslu obecného nařízení) a Zpracovatele-Dopravce (jakožto zpracovatele ve smyslu obecného nařízení) při zpracování osobních údajů v rámci plnění Smlouvy, jakož i úprava některých vzájemných práv a povinností mezi Zpracovatelem-IDSK a Zpracovatelem-Dopravcem.
- 2.3 Jednotlivými ustanoveními těchto Pravidel nejsou nijak dotčena další zvláštní ujednání mezi smluvními stranami týkající se ochrany osobních údajů, zejména pak čl. 12 Smluv o MOS.

3 SPECIFIKACE ZPRACOVÁVANÝCH OSOBNÍCH ÚDAJŮ

- 3.1 Předmětem zpracování budou osobní údaje evidované v MOS a týkající se následujících fyzických osob:
 - cestující, kteří využívají IDS, a další držitelé Identifikátorů pro použití v IDS (dále souhrnně jen „**Subjekty údajů**“ nebo každý jednotlivě „**Subjekt údajů**“).

- 3.2 Předmětem zpracování budou následující kategorie osobních údajů Subjektů údajů:
- osobní jméno (případně další jména), příjmení, datum narození, podobizna (fotografie obličeje), identifikační číslo Identifikátoru, údaje o jízdních dokladech spojených s Identifikátorem (dobu platnosti, pásmový rozsah), email, token identifikátoru (dále souhrnně jen „**Osobní údaje**“ nebo každý jednotlivě „**Osobní údaj**“).
- 3.3 Předmětem zpracování podle Smlouvy nebudou zvláštní kategorie osobních údajů ve smyslu čl. 9 obecného nařízení. Pro vyloučení pochybností smluvní strany souhlasně prohlašují, že kvalita a způsob technického provedení podobizny (fotografie obličeje) Subjektu údajů dle čl. 3.2, ve spojení s technickým vybavením používaným smluvními stranami, nebudou umožňovat zpracování takové podobizny způsobem zakládajícím zpracování zvláštních kategorií osobních údajů ve smyslu bodu 51 odůvodnění obecného nařízení.
- 3.4 Účelem zpracování Osobních údajů Zpracovatelem-Dopravcem je plnění jeho právních povinností vyplývajících ze Smlouvy a z příslušné Smlouvy o ZVS.
- 3.5 Osobní údaje budou zpracovávány způsobem vyplývajícím ze Smlouvy a z příslušné Smlouvy o ZVS.
- 3.6 Osobní údaje mohou být zpracovávány pouze po dobu platnosti Smlouvy.

4 PRÁVA A POVINNOSTI SPOLEČNÝCH SPRÁVCŮ

- 4.1 Společní správci prohlašují, že veškeré osobní údaje, které předají Zpracovateli-Dopravci ke zpracování, byly získány v souladu s právními předpisy a že Společní správci disponují řádným právním titulem k jejich zpracování v rozsahu a způsobem, které požadují po Zpracovateli-Dopravci.
- 4.2 Společní správci jsou ve vztahu k Osobním údajům, Subjektům údajů a Zpracovateli-Dopravci povinni postupovat v souladu s příslušnými právními předpisy a plnit všechny jim uložené právní povinnosti.
- 4.3 Společní správci se zavazují, že budou Zpracovateli-Dopravci předávat Osobní údaje pouze v nezbytném rozsahu, který je nutný ke splnění povinností Zpracovatele-Dopravce vyplývajících ze Smlouvy.
- 4.4 Společní správci jsou povinni poskytovat Zpracovateli-Dopravci součinnost nezbytnou pro dodržování těchto Pravidel. Společní správci jsou takto zejména povinni v případě, že pro plnění povinností Zpracovatele-Dopravce dle těchto Pravidel budou nutné jakékoli písemné podklady od Správce ROPID nebo Správce IDSK, a to včetně vystavení plné moci či jiného pověření či oprávnění pro Zpracovatele-Dopravce, poskytnout tyto dokumenty Zpracovateli-Dopravci bez zbytečného odkladu.

5 PRÁVA A POVINNOSTI ZPRACOVATELE-DOPRAVCE

- 5.1 Zpracovatel-Dopravce je ve vztahu k Osobním údajům, Subjektům údajů a Společným správcům povinen postupovat v souladu s příslušnými právními předpisy a plnit všechny jemu uložené právní povinnosti.

Pokyny Společných správců

- 5.2 Zpracovatel-Dopravce smí zpracovávat Osobní údaje pouze na základě doložených pokynů Společných správců.

- 5.3 Uzavřením Smlouvy dávají Společní správci Zpracovateli-Dopravci výslovný pokyn ke zpracování Osobních údajů za účelem plnění Smlouvy nebo příslušné Smlouvy o ZVS, a to všemi způsoby specifikovanými v těchto smlouvách nebo z nich vyplývajícími a po celou dobu jejich platnosti a účinnosti; jakákoliv změna tohoto pokynu musí být Zpracovateli-Dopravci předložena v písemné formě.
- 5.4 V případě, že by právo Evropské unie nebo České republiky ukládalo Zpracovateli-Dopravci povinnost předat kterýchkoli z Osobních údajů do třetí země nebo mezinárodní organizaci, informuje Zpracovatel-Dopravce Společné správce o tomto právním požadavku před zpracováním, ledaže by příslušné právní předpisy toto informování zakazovaly z důležitých důvodů veřejného zájmu.

Mlčenlivost

- 5.5 Zpracovatel-Dopravce je povinen zajistit, aby se osoby, které použije ke zpracovávání Osobních údajů, zavázaly k mlčenlivosti nebo aby se na ně vztahovala zákonná povinnost mlčenlivosti.

Zabezpečení zpracování

- 5.6 Zpracovatel-Dopravce je povinen přijmout opatření požadovaná podle čl. 32 obecného nařízení.
- 5.7 Zpracovatel-Dopravce prohlašuje, že na svých pracovištích, na kterých bude docházet ke zpracování Osobních údajů, zavedl odpovídající technická a organizační opatření k zajištění bezpečnosti svěřených Osobních údajů, díky nimž je především zajištěno, aby Osobní údaje nebyly standardně bez zásahu člověka zpřístupněny neomezenému počtu fyzických nebo právnických osob, a aby zároveň byla eliminována možnost zničení či ztráty Osobních údajů, jejich neoprávněných přenosů, jiného neoprávněného zpracování či zneužití.
- 5.8 Technická a organizační opatření podle čl. 5.7 spočívají zejména ve fyzickém zabezpečení objektu (resp. vozidla), v němž se nacházejí pracoviště Zpracovatele-Dopravce, v odpovídajícím proškolení zaměstnanců a dalších osob, které se na zpracování Osobních údajů podílejí, a v implementaci odpovídajících opatření k zajištění kybernetické bezpečnosti používané výpočetní techniky.
- 5.9 Zpracovatel-Dopravce není oprávněn předávat Osobní údaje mezinárodní organizaci ani do třetích zemí.

Zapojení dalšího zpracovatele

- 5.10 Zpracovatel-Dopravce je oprávněn do zpracování Osobních údajů zapojit dalšího zpracovatele pouze na základě předchozího konkrétního nebo obecného písemného povolení Společných správců. Společní správci jsou oprávněni toto povolení kdykoliv odvolat; v takovém případě je Zpracovatel-Dopravce povinen neprodleně ukončit zpracování Osobních údajů dalším zpracovatelem, ve vztahu k němuž bylo povolení odvoláno.
- 5.11 Zpracovatel-Dopravce je povinen Společné správce předem informovat o veškerých zamýšlených změnách týkajících se přijetí dalších zpracovatelů nebo jejich nahrazení.
- 5.12 Pokud Zpracovatel-Dopravce zapojí do zpracování Osobních údajů dalšího zpracovatele, musí zajistit, aby tomuto dalšímu zpracovateli byly uloženy stejné povinnosti na ochranu údajů, jaké jsou uvedeny v těchto Pravidlech, a to zejména poskytnutí dostatečných záruk, pokud jde o zavedení vhodných technických a organizačních opatření tak, aby zpracování splňovalo požadavky obecného nařízení.
- 5.13 Neplní-li další zpracovatel své povinnosti v oblasti ochrany údajů, odpovídá Společným správcům za plnění povinností dotčeného dalšího zpracovatele i nadále plně Zpracovatel-Dopravce.

- 5.14 Pro vyloučení pochybností se uvádí, že Zpracovatel-Dopravce je ve vztahu k Osobním údajům (při dodržení podmínek zpracování podle Smlouvy) v pozici samostatného zpracovatele souběžně se Zpracovatelem-OICT (nejedná se tedy o „dalšího zpracovatele“ ve smyslu obecného nařízení).

Poskytování součinnosti

- 5.15 Zpracovatel-Dopravce je povinen poskytovat Společným správcům vhodným způsobem součinnost při plnění jejich povinnosti reagovat na žádosti o výkon práv subjektu údajů stanovených v čl. 12 až 23 obecného nařízení.
- 5.16 Součinnost Zpracovatele-Dopravce podle čl. 5.15 spočívá zejména v poskytování potřebných informací Společným správcům a v plnění případných pokynů Společných správců vydaných za účelem realizace práv Subjektů údajů předvídaných v čl. 16 až 22 obecného nařízení (např. právo na opravu nebo právo být zapomenut).
- 5.17 V případě, že se některý ze Subjektů údajů v souvislosti s Osobními údaji obrátí se žádostí o výkon práv subjektu údajů stanovených v čl. 12 až 23 obecného nařízení přímo na Zpracovatele-Dopravce, je Zpracovatel-Dopravce povinen o žádosti bez zbytečného odkladu informovat Společné správce. Vyřízení takové žádosti je povinností Společných správců, Zpracovatel-Dopravce za ně nijak neodpovídá a ani k němu není oprávněn.
- 5.18 Zpracovatel-Dopravce je dále povinen být Společným správcům nápomocen při zajišťování souladu s povinnostmi správce podle čl. 32 až 36 obecného nařízení, a to při zohlednění povahy zpracování a informací, jež má Zpracovatel-Dopravce k dispozici.
- 5.19 Jakmile Zpracovatel-Dopravce zjistí porušení bezpečnosti Osobních údajů, ohlásí je bez zbytečného odkladu Společným správcům a následně postupuje v mezích svých právních povinností dle pokynů Společných správců.
- 5.20 Zpracovatel-Dopravce je povinen poskytovat součinnost podle čl. 5.15 až 5.19 bez zbytečného odkladu, nedohodne-li se se Společnými správci v konkrétním případě jinak.

Kontrola dodržování povinností Zpracovatele-Dopravce

- 5.21 Zpracovatel-Dopravce poskytne Společným správci veškeré informace potřebné k doložení toho, že byly splněny povinnosti stanovené v čl. 28 obecného nařízení.
- 5.22 Zpracovatel-Dopravce je povinen umožnit audity, včetně inspekci, prováděné Společnými správci nebo jiným subjektem, kterého Společní správci pověřili, a k těmto auditům přispět. Při tom budou smluvní strany postupovat podle následujících pravidel:
- 5.22.1 Společní správci provádí audity nebo inspekce pouze v nezbytně nutném rozsahu, a to tak, aby tím Zpracovatele-Dopravce nezatěžovali více, než je nezbytně nutné ke splnění právních povinností Společných správců.
- 5.22.2 Za účelem provedení auditu nebo inspekce na místě samém kontaktují Společní správci Zpracovatele-Dopravce nejméně 3 pracovní dny předem a v rámci informace o chystaném auditu nebo inspekci sdělí Zpracovateli-Dopravci termín auditu/inspekce, důvod auditu/inspekce, místo auditu/inspekce, zaměření auditu/inspekce a identifikační údaje zástupců Společných správců, kteří budou audit/inspekci realizovat.
- 5.22.3 V případě provádění auditu nebo inspekce přímo na pracovišti Zpracovatele-Dopravce jsou Společní správci povinni řídit se pokyny Zpracovatele-Dopravce (zejména v otázkách vstupu na pracoviště, dodržování bezpečnostních pravidel apod.) a respektovat jeho oprávněné provozní potřeby.
- 5.22.4 V případě zjištění jakéhokoliv nesouladu poskytnou Společní správci Zpracovateli-Dopravci

přiměřenou lhůtu k vyjádření a toto vyjádření zohlední při svém dalším postupu.

Postup při podezření na porušení právních předpisů ze strany Společných správců

- 5.23 Domnívá-li se Zpracovatel-Dopravce, že určitý pokyn Společných správců porušuje obecné nařízení nebo jiné předpisy Evropské unie nebo České republiky týkající se ochrany osobních údajů, je povinen o tom Společné správce neprodleně informovat.
- 5.24 Povinnosti a postupy Zpracovatele podle čl. 5.19 nejsou tímto nijak dotčeny.

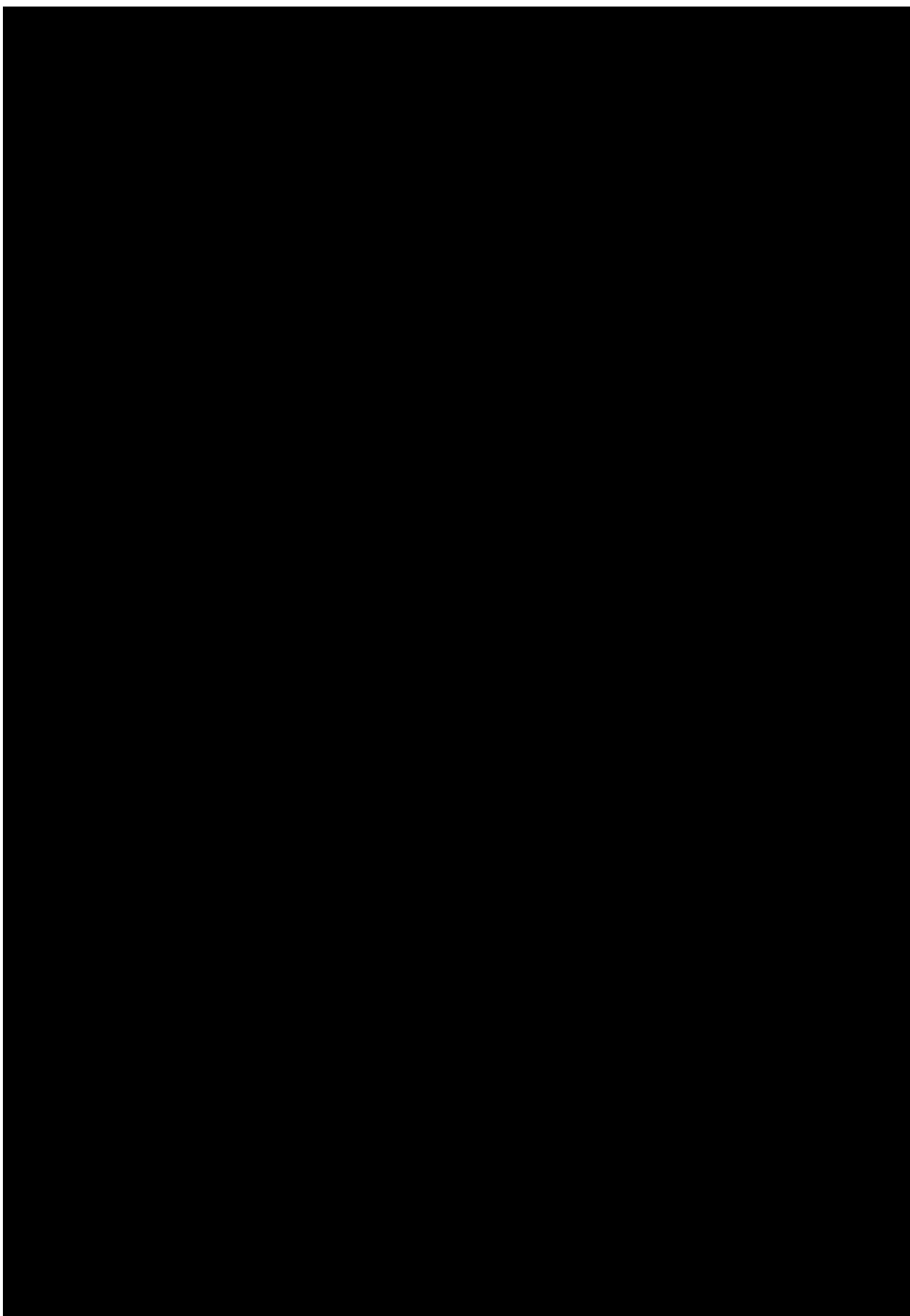
Postup při ukončení Smlouvy

- 5.25 Bude-li Smlouva ukončena, je Zpracovatel-Dopravce povinen bez zbytečného odkladu všechny Osobní údaje dle pokynu Společných správců buď vymazat, nebo je vrátit Společným správcům. Zároveň je povinen vymazat existující kopie, pokud právo Evropské unie nebo České republiky nepožaduje uložení daných osobních údajů. Společní správci v pokynu pro Zpracovatele-Dopravce specifikují:
 - 5.25.1 zda požadují výmaz, nebo vrácení Osobních údajů, případně na jakých nosičích a v jaké formě;
 - 5.25.2 nejpozději do jakého termínu má tak být ze strany Zpracovatele-Dopravce učiněno.

6 OSTATNÍ

- 6.1 Výkon práv a povinností Společných správců podle těchto Pravidel se řídí dohodou o plnění povinností společných správců osobních údajů v rámci multikanálového odbavovacího systému, uzavřenou mezi Správcem ROPID a Správcem IDSK dne 18. 6. 2018 ID smlouvy v registru smluv ID 5781623.

Příloha č. 4 – Kontakty smluvních stran



O změnách adres a kontaktů uvedených v této smlouvě jsou smluvní strany povinny se neprodleně písemně informovat, jinak nesou odpovědnost za případné škody vzniklé nedodržením této povinnosti. Smluvní strany se dohodly, že změny uskutečněné dle předchozí věty nezakládají povinnost pro sestavení samostatného dodatku ke smlouvě, ale budou jedním ze změnových bodů prvního následujícího dodatku, pokud bude z jiného titulu než zde uvedeného sestaven.

Standardy kvality PID pro mezikrajské linky PID/IREDO

Garant standardu (kontaktní osoba):

→ IDSK, úsek pro dopravní obslužnost

→ ROPID, odbor kvality služby

→ ROPID, odbor marketingu

garant.bus@ropid.cz

1. ÚVOD

Standardy kvality a požadavky na vozidla a jejich vybavení je v rámci jednotlivých krajů sousedících se Středočeským krajem (mimo Hl. m. Prahy) ve většině aspektů více či méně odlišné. Tyto standardy jsou tak aplikovány na vybrané mezikrajské výkony, na kterých by byla aplikace plnohodnotných standardů kvality PID z důvodu odlišnosti požadavků jednotlivých krajů nerealizovatelná.

Tyto standardy jsou závazné a vztahují se tak na níže uvedené konkrétní dopravní výkony (linky), které jsou realizovány mezi Prahou/Středočeským krajem a krajem sousedním na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou.

DOPRAVCE	LINKA	ÚZEMNÍ PLATNOST
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.	100403	Královéhradecký kraj
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.	100412	Královéhradecký kraj
Okresní autobusová doprava, s.r.o.	240533	Královéhradecký kraj
ČSAD POLKOST, spol. s r.o.	241533	Královéhradecký kraj
Okresní autobusová doprava, s.r.o.	230535	Pardubický kraj
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.	260713	Královéhradecký kraj
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.	260714	Královéhradecký kraj
LUTAN, s.r.o.	261714	Královéhradecký kraj
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.	260718	Královéhradecký kraj

BusLine KHK, s.r.o.	631723	Středočeský kraj a Hlavní město Praha
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.	260724	Královéhradecký kraj
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.	260725	Královéhradecký kraj
BusLine KHK, s.r.o.	631735	Středočeský kraj a Hlavní město Praha

Tyto Standardy kvality jsou pak nedílnou součástí Přístupové smlouvy pro mezikrajské linky do systému Pražské integrované dopravy, uzavřené mezi Hlavním městem Praha, Středočeským krajem a dopravcem přistupujícího do systému PID – mezikrajské linky.

2. PROVOZNÍ PARAMETRY

2.1. Plnění JŘ

Provozní výkony jsou zajišťovány v souladu s platným grafikonem. Je-li tomu jinak, je dopravce povinen tuto skutečnost nahlásit neprodleně (výpadky spojů, vysoká zpoždění, provozní změny, atd.), a to prostřednictvím MPV nebo oznámením na Dispečink PID. Veškeré provozní změny však musí být nahlášeny a zadány v MPV nejpozději do 9:00 následujícího pracovního dne.

2.2. Dodržení kapacity vozidla

Spoj je zajištěn po celou dobu a v celé délce vozidlem předepsané nebo vyšší kapacity, definované typem vozidla (viz typy vozidel níže). Je-li tomu jinak, je dopravce povinen tuto skutečnost nahlásit, a to prostřednictvím MPV nebo oznámením na Dispečink PID. Veškeré provozní změny však musí být nahlášeny a zadány v MPV nejpozději do 9:00 následujícího pracovního dne.

2.3. Dispečerské řízení

Doprovce je povinen zadat prostřednictvím MPV správné denní vypravení vozidel, a to nejpozději do výjezdu prvního spoje dne dopravce (provozovny).

Doprovce je povinen sdělit aktuální kontaktní telefonické spojení pro kontakt s Dispečinkem PID, které bude v provozu po celou dobu, kdy budou spoje dopravce (provozovny) v provozu.

Základní definované parametry pro jednotlivé typy vozidel PID:

TYP VOZIDLA ¹	DÉLKA [mm]		POČET DVEŘÍ ²	POČET SEDADEL ³
	od	do	příměstské linky	příměstské linky
Minibus (Mn)		8000	1-2	15-25
Midibus (Md)	8001	10000	2	25-35
Midibus+ (Md+)	10001	11000	2	33-40
Standard (Sd)	11001	14000	2	40-55
Standard+ (Sd+)	14001	17000	2	50-65
Kloubový (Kb)	17001	19000	3	50-65
Kloubový+ (Kb+)	19001		4	60-75

1 Konkrétní typ vozidla na lince je definován Objednatelem.

2 Min. šířka dveří: 700 mm pro vozidla zařazená do provozu do 31.12.2017, u vozidel zařazených po 31.12.2017 min. 750 mm, u bezbariérově přístupných vozidel alespoň jedny 1200 mm a 700 mm (výjimka pro minibus, kdy postačují dveře o šířce min. 900 mm).

3 Počet sedadel je uvažován včetně sklopných, kterých může být max. 15 % z celkového počtu sedadel.

2.4. Přesnost provozu a dodržování přestupních vazeb

Provoz je zajišťován v souladu s platným jízdním řádem. Provoz je přesný, pohybuje-li se odchylka od jízdního řádu u nácestné zastávky v rozmezí 0 s až +179 s, u výchozí zastávky 0 až +59. Řidiči dodržují předepsané návaznosti a přestupy vyznačené ve vozovém jízdním řádu nebo v odbavovacím zařízení a musí umožnit cestujícím přestup (včetně cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace). Pokud není stanoveno jinak, v případě zpoždění některého spoje řidič vyčkává na přestup od času odjezdu dle JŘ a při návaznosti na vlak maximálně 299 s, případně postupuje dle dispozic dispečinku daného objednatele. Informace o zpožděných spojích a dodržování přestupních vazeb si předávají dispečinky jednotlivých organizátorů automaticky.

3. OBECNÉ POŽADAVKY NA STAV A VYBAVENÍ VOZIDLA

3.1. Stáří vozidla

Maximální stáří každého vozu je 16 let od data první registrace. Průměrné stáří vozového parku pro každého z dopravců nesmí na výše specifikovaných dopravních výkonech přesáhnout 9 let. V případě, že je smlouva plněna od začátku novými vozidly, mohou tato vozidla dosahovat poslední rok plnění max. stáří 11 let.

3.2. Označení logem PID

Každé vozidlo zajišťující provoz v rámci systému PID musí být viditelně označeno. Minimální požadavek na toto označení je umístění loga PID o rozměrech 180x180 mm viditelně na každém boku vozidla.

3.3. Logo možnosti bezkontaktní platby

Každé vozidlo musí být označeno piktogramem pro bezkontaktní platbu na viditelném místě v nástupním prostoru.

3.4. Evidenční číslo vozidla

Vozidlo musí být zvenjšku i uvnitř označeno jedinečným evidenčním číslem (v obvyklém nebo dohodnutém umístění), přiděleným vozu organizací ROPID v souladu se systematickým členěním číselných řad v případě vozidla dopravce objednávaného IDSK/ROPID, nebo přiděleného dle Technické a provozní standardy veřejné dopravy Královéhradeckého kraje (dále jen „TPS VD KHK“) v případě vozidla dopravce objednávaného Královéhradeckým krajem.

3.5. Umístění výňatku ze SPP PID ve vozidle

Ve vozidle musí být vyvěšen platný výňatek ze Smluvních přepravních podmínek PID definovaný objednatelem. Jednotlivé části výňatku musí být vyvěšeny u sebe (vedle sebe nebo nad sebou) tak, aby druhá část navazovala na první. Pokud nelze ve vozidle umístit výňatky obou organizátorů, budou výňatky druhého IDS k dispozici k nahlédnutí u řidiče.

3.6. Umístění výňatku z Tarifu PID ve vozidle

Ve vozidle musí být vyvěšen platný výňatek z Tarifu PID. Jednotlivé části výňatku musí být vyvěšeny u sebe (vedle sebe nebo nad sebou) tak, aby na sebe navazovaly. Pokud nelze ve vozidle umístit výňatky obou organizátorů, budou výňatky druhého IDS k dispozici k nahlédnutí u řidiče.

3.7. Čistota a stav vozidla

Vozidlo musí být při výjezdu na linku (začátek pořadí) zvenku i zevnitř čisté (s výjimkou mrazivých dnů s noční teplotou pod bodem mrazu), informační prvky a evidenční čísla musí být čitelné vždy. Dopravce musí zajistit kompletní vnější a základní vnitřní očistu vozidla (podlahu) každý den provozu vozidla, kompletní vnitřní očistu vozidla (včetně sedadel, dveří, oken, vnitřních stěn a přidržovacích tyčí) podle potřeby, minimálně 1 x měsíčně. Dopravce bez zbytečného odkladu rovněž zajistí odstranění zjištěných závad.

3.8. Teplotní komfort

3.8.1. Větrání interiéru

Ve vozidle musí být umožněno větrání interiéru. Možnost otevření okenních otvorů v případě, kdy vůz není vybaven klimatizačním zařízením.

3.8.2. Teplotní komfort

Tím se rozumí vybavení vozidla vytápěcím a klimatizačním systémem, který bude před vyjetím vozidla na trasu v daný den bezchybně fungovat a zajistí ve vozidle teplotu v intervalu 16 – 26°C +/- 2°C, s výjimkou vnějších extrémních teplot pod -10°C a nad +30°C, kdy bude vnitřní teplota

přizpůsobována s ohledem na aktuální vnější podmínky. Teplota ve vozidle nesmí při vnější teplotě pod -10°C poklesnout pod $+10^{\circ}\text{C}$. Při venkovních teplotách nad $+30^{\circ}\text{C}$ pak bude teplota ve vozidle udržována alespoň o 5°C níže než je teplota venku. Tepelný komfort musí být zajištěn po celou dobu spoje. Nebude-li tepelný komfort zajištěn alespoň na 75 % časového průběhu spoje, může objednatel uplatnit sankci.

3.9. Komfort cestujících

3.9.1. Bezbariérovost

Bezbariérové vozidlo znamená, že technicky umožňuje nástup a výstup osoby na vozíku a jeho následnou přepravu na výrobcem určeném místě o minimálních rozměrech 1200×1200 mm. Místa na plošině při přepravě osob se sníženou schopností pohybu a orientace musí umožnit bezpečné zajištění vozíku pro invalidy.

Spoje, vyznačené v jízdním řádu mezinárodním symbolem pro přepravu osob na vozíku pro invalidy (garantované spoje), jsou zajištěny po celou dobu a v celé délce bezbariérově přístupným vozidlem.

3.9.2. Osvětlení interiéru vozidla

Osvětlení interiéru vozidla musí být za snížené viditelnosti při provozu vozidla na lince trvale zapnuté a funkční. S ohledem na charakter obsluhovaného území (zejména v extravilánu) může být osvětlení interiéru zapnuto na nižší stupeň, při kterém svítí jen žárovky, zářivky v každém druhém tělese nebo LED tlumeně

3.9.3. Označení vyhrazených míst

Označení vyhrazených míst pro zdravotně postižené, kočárky a invalidní vozíky, je provedeno pomocí piktogramů na stěně vozidla.

3.9.4. Sedadla

Preference uspořádání 2+2 a sedadla se zvýšeným opěradlem a s měkčím sedákem.

3.9.5. Obsloužení zastávek

Vozidlo obsluhuje zastávky určené pro daný spoj. Cestujícím je umožněn (časově i místně) bezproblémový výstup / nástup, pokud to provozní situace umožňuje, a to včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace. V zastávkách na znamení zajistí dopravce zastavení vozidla, nachází-li se viditelně v prostoru zastávky jedna nebo více osob nebo zastavilo-li již v prostoru zastávky jiné vozidlo nebo použije-li cestující ve vozidle vnitřní signalizaci nebo nejsou-li ve vozidle hlášeny zastávky.

3.9.6. Přeprava dětských kočárků

Vozidlo umožňuje přepravu dětských kočárků v nesloženém stavu v prostoru pro cestující a zároveň je zajištěn přístup k těmto místům tak, aby kočárek mohl být naložen i s dítětem bez složení a opětovného rozložení.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ VYBAVENÍ VOZIDLA

4.1. Vnější informační panely

Vozidlo musí být vybaveno vnějším čelním, bočním a zadním informačním panelem, přičemž přesné požadavky na zřetelné a jasně čitelné zobrazení informací na jednotlivých panelech jsou uvedeny v následujících odstavcích. Všechny vnější panely musí být osvětleny. Kompletní popis požadovaných

funkcí a zobrazení je definován v příloze [Standardů PID](#) – Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID v platném znění na stránkách www.pid.cz

Vozidla objednávané Prahou a Středočeským krajem budou na celé lince zobrazovat informace dle standardů PID.

Vozidla objednávané Královéhradeckým krajem budou na celé lince zobrazovat informace dle TPS VD KHK, přičemž na vnějších orientacích je zobrazeno číslo linky v třímístném formátu a cílová zastávka je shodná s cílovou zastávkou spoje na lince (nikoliv návazného spoje).

4.2. Vnitřní informační panel

Pro vnitřní informační systém lze použít LCD popř. vnitřní dvouřádkové LED tabla.

Do vozidla je umístěn minimálně 1 panel o rozměru min. 19“ v případě LCD a v případě technologie LED se jedná o minimálně dvouřádkové tablo. V případě, že je autobus vybaven více než jedním informačním panelem, je vždy jeden v přední části vozidla kolmé k jeho podélné ose, ostatní pak případně rovnoměrně rozmístěné v rámci celé délky vozidla. V případě jednoho kusu panelu na vozidlo je tento panel umístěn vždy v přední části vozidla kolmé k jeho podélné ose.

V případě užití vnitřního informačního LCD panelu, musí být vždy zobrazováno označení pásma, ve kterém se zastávka nachází a aktuální čas. Pokud LCD panel nezobrazuje minimálně jednu z těchto požadovaných informací, musí být informace zřejmá ze zobrazovače času a pásma. Způsob a formát zobrazení musí být zvolen vhodnou formou tak aby byly informace čitelné i ze zadní části vozu.

Podrobný popis požadovaných rozměrů a obsahu vnitřního dvouřádkového LED tabla a zobrazovaných informací definuje příloha [Standardů PID](#) – Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID v platném znění na stránkách www.pid.cz. Vzhled a struktura zobrazovaných informací pro LCD je součástí přílohy č. 1 tohoto dokumentu. V případě využití jiné grafiky než definované v příloze č. 1, musí tato grafika implementovat veškeré definované informace uvedené v příloze č. 1 tohoto dokumentu. Dále je vyžadováno grafické upozornění na zastávku na znamení (symbol zvonku) a přestup na linky S a metro.

Na vnitřních informačních panelech je zakázáno zobrazovat reklamu na území Středočeského kraje a Prahy.

Při využití dvouřádkového LED panelu je nutné vybavit vozidlo zobrazovačem času a pásma.

4.3. Tlačítka na znamení k řidiči a světelná signalizace STOP

Tlačítka upozorňující řidiče na žádost cestujícího o zastavení v zastávce s režimem „na znamení“ musí být umístěna v blízkosti všech výstupních dveří. Funkční světelná návěst signalizace s nápisem „STOP“,

jako zpětná vazba k tlačítkům „znamení k řidiči“, musí být umístěna na místě viditelném v prostoru vozidla v blízkosti stanoviště řidiče nebo u každých dveří. Tlačítko musí být umístěno tak aby bylo lehce dosažitelné pro všechny skupiny cestujících V případě užití vozidel delších, než 13 m je pak tlačítko „na znamení“ umístěno navíc i v zadní části vozidla, pakliže se v tomto prostoru nenachází dveře vozidla.

4.4. Označovač jízdenek

Ve vozidle je umístěn alespoň jeden označovač jízdenek. Pakliže vozidlo přijíždějící na území Hlavního města Prahy ze Středočeského kraje obsluhuje na území Prahy alespoň jednu zastávku pro nástup cestujících, je vozidlo vybaveno označovačem jízdenek u všech dveří vozidla. V případě instalace pouze jednoho označovače na celé vozidlo, musí být tento umístěn v nástupním prostoru u řidiče. Označovač tiskne úplná a správná (požadovaná) data červenou barvou chemicky reagující s ochranným prvkem na jízdenkách. Kompletní popis funkcí a požadovaného formátu tisknutých informací je k dispozici v příloze [Standardů PID](#) – Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID v platném znění na stránkách www.pid.cz

4.5. Sledování vozidel pomocí GNSS + technické řešení

Vozidlo musí být vybaveno systémem sledování vozidel GNSS (GPS nebo Galileo) včetně automatického seřizování jednotného času pro odbavovací a informační systém.

4.6. Zobrazení pořadového čísla v systému PID

Pořadové číslo výkonu v systému PID je zobrazeno elektronicky či v papírové podobě za čelním sklem vozidla. Pořadová čísla se umísťují na spodní levou i pravou stranu předního okna. Požadovaná výška číslic je minimálně 75 mm v případě elektronického panelu a 100 mm v případě užití papírové podoby.

V případě, že vozidlo není vybaveno elektronickým zobrazovačem pořadového čísla, je pořadové číslo výkonu v systému PID zobrazeno v papírové podobě či natištěno na jiném pevném povrchu umožňující výměnu, například plastové tabulky, za čelním sklem vozidla.

Parametry pro výrobu plastových tabulek označující pořadí spoje

- Velikost 105x105mm
- Font DINMittelschrift
- velikost fontu 265 pt

4.7. Vybava pro osoby se smyslovým postižením zraku

Vozidlo musí být vybaveno prvky pro osoby se smyslovým postižením zraku, tj., přijímačem, vnějším reproduktorem zajišťujícím identifikaci vozidla osobou se smyslovým postižením zraku (dálkově aktivované hlášení čísla linky a směru jízdy vně vozidla) a příposlechovým reproduktorem na stanovišti řidiče zajišťujícím identifikaci požadavku na nástup nebo výstup osoby se smyslovým postižením zraku do/z vozidla (hlášení řidiči).

Pro toto zařízení jsou definovány požadavky:

- Funkční přijímač povelů z povelového vysílače pro nevidomé a slabozraké
- Přijímací kmitočet 86,790 MHz
- Modulace FSK

Propojení s palubním počítačem. Přijaté povely jsou předány do palubního počítače, který provede příslušnou akci (hlášení linky a cílové zastávky spoje vně vozidla; hlášení řidiči o nástupu/výstupu nevidomého).

4.8. Zařízení pro akustické hlášení do a vně vozu (vč. hlášení o změně tarifního pásma)

Vozidlo musí být vybaveno akustickým hlášením zastávek a informací (vnitřní, vnější, příposlech pro řidiče) s funkcí automatického vyhlašování zastávek na základě polohy GPS z databáze. Pro území PID data dodá IDSK/ROPID.

Zařízení pro akustické hlášení slouží pro informování cestujících vně i uvnitř vozidla a pro informování řidiče pomocí zvukových hlášení. Zařízení je proto rozděleno do tří základních skupin/kanálů:

1. Hlášení do vozidla
2. Hlášení vně vozidla
3. Hlášení pro řidiče (příposlech)

- Hlásič je integrován do palubního počítače;
- Dostatečná kapacita (minimálně 50 MB) paměti pro nahrávky ve formátu MP3;
- Zařízení musí podporovat třícestné použití, které umožní hlášení v jeden okamžik řidiči, cestujícím do prostoru vozu, tak i nevidomým vně dopravní prostředek (3x nezávislý audio výstup).

4.9. Zobrazovač času a pásma

Je vyžadován vždy, pokud je užitý vnitřní informační systém v podobě dvouřádkového LED panelu. V případě funkčního zobrazení času a tarifního pásma prostřednictvím LCD displejů není užití zobrazovače času a pásma nutné. V případě výpadku LCD panelů však musí být zajištěno náhradní zobrazení času a pásma (např. právě prostřednictvím zobrazovače). Vozidlo neumožňující ani náhradní zobrazení času a tarifního pásma prostřednictvím LCD panelů či zobrazovače z důvodu technické závady v průběhu výkonu, je způsobilé dokončit plánovaný denní výkon. Do doby odstranění závady pak pro další výkony musí být nahrazeno vozidlem jiným splňujícím výše uvedené požadavky.

Zobrazovač času (hh:mm) a pásma/zóny (3 znaky alfanumericky) je v případě jeho užití umístěn v přední části interiéru vozu a je viditelný z celého vnitřního prostoru. Je nutné, aby zařízení umělo zobrazit alfanumerické zobrazení tarifního pásma prostřednictvím LED pole červené barvy. Kompletní popis funkčností a požadovaného zobrazení je k dispozici v příloze [Standardů PID](#) – Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID v platném znění na stránkách www.pid.cz.

4.10. Reklama

Reklama nesmí zakrývat informační a jednotící prvky na vozidle, nesmí zakrývat žádné okenní plochy (kromě zadního čela, kde ale nesmí být zakryto zadní tablo s informací o čísle linky). Reklama nesmí propagovat užívání osobních automobilů či poškozovat veřejnou dopravu. Reklama nesmí propagovat násilí nebo extremismus a nesmí mít erotický podtext. Reklama prostřednictvím informačních LCD panelů pro cestující není na území Prahy a Středočeského kraje povolena.

4.11. Bezpečnost

Technický stav vozidla odpovídá platným právním předpisům. Vozidlo není provozováno ve stavu, který by mohl ohrozit bezpečnost, zdraví či život cestujících. Při závažné poruše ohrožující bezpečnost cestujících je nutná okamžitá výměna vozu.

5. POŽADAVKY NA ODBAVOVACÍ ZAŘÍZENÍ

5.1. Data a jejich výměna (kmenový dispečink, data do ZC, aj.)

Z pohledu organizátora musí odbavovací a informační systém dopravců zajistit import, export nebo výměnu důležitých dat týkajících se odbavení, jakož i informačních systémů ve vozidle.

5.1.1. Ve vztahu k organizátorovi

Import platných nebo připravovaných jízdních řádů, import dat o zastávkách, obězích, službách/turnusech a typech vozidel včetně určení jejich období platnosti. Import tarifních dat [číselníky tarifů, časové platnosti jízdních dokladů], whitelist.

Import dalších dat od organizátora: formuláře jízdenek – dle platného vzorníku jízdenek PID, akustické hlášení systému (nahrávky zastávek ve formátu MP3, systémové hlášení apod.).

Poskytování informací pro systémy organizátora (sestavy o tržbách, prodaných jízdenkách apod.), tvorba dalších uživatelských sestav dle potřeby organizátora.

5.1.2. Ve vztahu ke clearingovému centru

Přenos dat o všech prodaných jízdenkách do clearingového centra organizátora ve formátu CARDS Interface. Přenos dat o kontrolách všech jízdenek do clearingového centra organizátora ve formátu CARDS Interface.

5.1.3. Ve vztahu k dispečinku [systém MPV]

Správa a údržba potřebných dat pro správný chod MPV [číselníky, vypravení, turnusy, zprávy apod.) Schopnost zpracovávat data z kmenového dispečinku. Schopnost zasílat data do kmenového dispečinku organizátora (data o poloze vozidla a další informace) a to i případně do více dispečinků současně dle požadavku organizátora. V případě zasílání dat pouze do jednoho dispečinku, je potřeba implementovat výměnu dat mezi dispečinkem jiného integrovaného systému a dispečinkem PID. Komunikační protokol mezi dispečinky definuje dokument dostupný na vyžádání u organizátora.

5.2. Požadavky na odbavovací systém

5.2.1. Základní postuláty

Odbavovací systém musí umožnit odbavení podle Tarifu PID a Smluvních přepravních podmínek platných na daném území pro cestující:

- S jízdním dokladem vázaným ID bezkontaktní čipové karty podporující standard ISO 14443 (např. bezkontaktní čipové karty vydávané provozovatelem, bezkontaktní čipové karty vydávané ostatními integrovanými dopravními systémy/dopravci, partnerské karty a další možné nosiče na bázi uvedené normy. Konkrétně definuje příloha č. 2 – požadavky MOS na odbavovací zařízení
- Prostřednictvím bezkontaktní platební karty [minimálně asociací VISA a Mastercard), kdy odbavením je myšlena:
 - Bezhotovostní platba (s tiskem i bez tisku jízdního dokladu) v prodejním (retail) mód
 - Akceptace elektronických jízdních dokladů vázaných na ID bezkontaktní platební karty
 - Vedle plastové formy je počítáno i se všemi dalšími formami platebních karet MasterCard a Visa, například platební kartou. V mobilu, platební nálepkou, tzv. nositelnou elektronikou dle Přílohy č. 2: požadavky MOS na odbavovací zařízení
- S jízdním dokladem uloženým v aplikaci mobilního telefonu:
 - Vybaveného rozhraním NFC
 - Bez rozhraní NFC prostřednictvím 2D kódu
 - Pomocí zobrazení vizuálních informací („obrazcem“) displeji řidiče.

5.2.2. Legislativní požadavky

Odbavovací systém musí splňovat:

- Podmínky zákona č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a to včetně všech procesů práce s daty z odbavovacího zařízení dopravce a MOS.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů (GDPR)
- Podmínky Nařízení vlády č. 295/2010 Sb., o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících
- Splňovat obecně platné podmínky pro práci s bezkontaktní platební kartou MasterCard či Visa podle aktuálních pravidel.

5.2.3. Požadavky ze strany PID

Pro kompatibilitu musí odbavovací systém splňovat veškeré funkční požadavky a technické specifikace uvedené v příloze č. 2 tohoto dokumentu. Dále pak následující:

- Zařízení musí být v systému jednoznačně identifikovatelné (např. jedinečné výrobní číslo zařízení)
- Pracovat s bezkontaktní čipovou kartou a dalšími nosiči podporující standard ISO 1443 v souladu s bezpečnostní politikou dle Přílohy č. 2: Požadavky MOS na odbavovací zařízení
- Umožnit evidenci transakcí o odbavení

- Podporovat komunikaci ve standardu dle ISO 18092:2004 pro oblast technologie NFC
- Možnost zablokování označovačů a dalších odbavovacích zařízení řidičem na vyžádání či z provozních důvodů), revizorem (přihlášením se např. Revizorskou kartou).

5.3. Palubní počítač

5.3.1. HW požadavky

Všechna odbavovací zařízení musí disponovat dostatečným výkonem a pamětí, které zajistí

- Schopnost práce s definovaným počtem zastávek, zón, tarifními daty, JŘ, Tarifem PID
- Soulad s požadavky MOS dle Přílohy č. 2 tohoto dokumentu.

5.3.2. Čtečka bezkontaktních čipových karet

- Součástí vozidlového odbavovacího systému musí být čtečka bezkontaktních čipových karet umožňující akceptaci čipových karet dle ISO 14443
- Čtečka nebo samotné odbavovací zařízení musí poskytovat minimálně jednu pozici pro SAM PID.
- Zároveň musí být dodržen standard pro komunikaci se SAM modulem, který je uvedený v normě ISO 7816 [Identifikační karty — Karty s integrovanými obvody], především jeho části
 - 3. Karty s kontakty – Elektrické rozhraní a protokoly přenosu;
 - 4. Organizace, bezpečnost a příkazy pro výměnu;
 - 8. Příkazy pro bezpečnostní operace.
- Čtečka bezkontaktních čipových karet bude podporovat komunikaci i ve standardu dle ISO 18092:2004 pro oblast technologie NFC. Odbavovací terminál bude umožňovat komunikaci s mobilním telefonem v režimu card emulation mode.

5.3.3. Čtečka bezkontaktních platebních karet

- Minimálně akceptace bezkontaktních platebních karet VISA a Mastercard (ve všech podobách - tj. plastová karta, karta v mobilním telefonu, nositelná elektronika a další)
- Certifikovaná čtečka bezkontaktních platebních karet, která musí umožnit vzdálené nahrání tokenizačního algoritmu a tokenizačních klíčů, a která bude splňovat další požadavky dle Přílohy č. 2: Požadavky MOS na odbavovací zařízení
- Všechna zařízení použitá pro akceptaci bezkontaktních platebních karet VISA a Mastercard po dobu své životnosti musí splnit následující:
 - Certifikaci asociací dle aktuální verze relevantních standardů, zařízení musí vlastnit certifikáty pro akceptaci bezkontaktních asociačních karet
 - Certifikaci PCI DSS; zařízení musí splňovat funkční požadavky na zajištění ochrany citlivých dat platebních transakcí a musí podporovat tokenizaci čísla karty
 - Tokenizační algoritmy a klíče se mohou v čase měnit a zařízení musí umožnit vzdálenou změnu tokenizačních algoritmů a klíčů
 - Akceptaci vždy aktuálních typů platebních karet po celou dobu platnosti smlouvy na technickou podporu tak, aby byla zajištěna funkčnost veškerých typů bezkontaktních platebních karet v každém čase
 - V případě potřeby další požadavky definované acquirerem systému — např. podmínky na monitorování zařízení, která budou akceptovat platební kartu v dopravním systému

- Součástí dodávky zařízení pracujícího s bezkontaktní platební kartou by měla být licence certifikované platební aplikace.

5.3.4. Optická čtečka

Součástí vozidlového odbavovacího systému bude optická čtečka, která umožní odbavení cestujících s jízdním dokladem, jehož součástí je 2D kód. Konkrétní technické požadavky jsou uvedeny v Příloze č 2: Požadavky MOS na odbavovací zařízení.

5.4. Tisk jízdních dokladů

Odbavovací zařízení musí disponovat termotiskárnou pro tisk jízdních dokladů.

5.4.1. Náležitosti vytištěného jízdního dokladu (posunutý počátek platnosti, aj.)

V případě mezikrajských linek, kdy všechny zastávky s výjimkou hraniční zastávky patří pouze do jednoho systému IDS, i kdy pouze hraniční zastávka patří do obou systémů IDS, mohou v případě, kdy cestující nakupuje papírový jízdní doklad, nastat tři situace:

- Cestující požaduje vydání papírového jízdního dokladu pro cestu mezi dvěma zastávkami PID – cestující je v tomto případě odbaven jízdním dokladem PID, který musí splňovat všechny náležitosti papírových jízdních dokladů uvedených v aktuální verzi dokumentu „Vzorník jízdenek PID“.
 - Cestující požaduje vydání papírového jízdního dokladu pro cestu mezi dvěma zastávkami sousedního IDS – cestující je v tomto případě odbaven papírovým jízdním dokladem sousedního IDS, který musí splňovat všechny náležitosti jízdních dokladů sousedních IDS a být tak v souladu s příslušnými dokumenty daného IDS (vzorník jízdních dokladů, SPP IDS, aj.).
 - Cestující požaduje vydání papírového jízdního dokladu pro cestu mezi dvěma zastávkami, kdy každá patří do jiného systému IDS – cestující je v tomto případě odbaven dvěma jízdenkami – jednou pro území PID a druhou pro území druhého IDS. První jízdní doklad je vydán do hraniční zastávky. Druhý jízdní doklad je pak vydán z hraniční zastávky do cíle cesty dle tarifu daného IDS. V případě cesty IDS-PID bude formulář jízdenky PID vypadat následovně:
- čas na jízdence (tj. čas počátku platnosti) je časem překročení hranice dvou IDS dle jízdního řádu = čas v hraniční zastávce (na obrázku je to 4 řádek, údaj 10:21)
pod informaci o DPH je doplněn řádek data uskutečnění zdanitelného plnění, např.: *DUZP 03.06.2020 08:30h* – jedná se o skutečné datum a čas vytištění této jízdenky
 - Na termopapír pro tisk jízdních lomených a překryvových dokladů PID/IREDO bude pro mezikrajské linky do jízdenky doplněno slovo „IREDO“ za podmínky, kdy je jízdenka mezikrajská (slovo „IREDO“ bude podmíněno tím, že na jízdence bude DÚZP)

PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA IDOL									
Použití se řídí Tarifem PID									
Přestupní jízdenka zvýhodněná									
30.08.2021 13:40 pásmo: 67									
483647 32767 483647 83647									
Platí pro 11 pásem 300 minut.									
836.47 Kč DP ROPID ČD									
cena včetně 27% DPH									
Doklad dle zák. 235/2004 Sb.									

Veškeré bližší informace a konkrétní interpretace jízdenek jsou součástí platného vzorníku jízdenek PID.

5.4.2. Požadavky na termopapír pro tisk jízdních dokladů PID

Pro tisk jízdenek PID je potřeba užití termopapíru, který bude opatřen následujícími ochrannými prvky.

Povinné:

- Holografický pás obsahující demetalizované plochy a viditelné prostým okem
- Guilloche a mikrotexy tištěné přímými barvami
- Barva reflexní obtížně reprodukovatelná kopírkami výpočetní techniky (doporučujeme barvu oranžovou)

Nepovinné například:

- Tisk termochromní barvou tj. barvou měnící svůj odstín při teplotách nad 27 stupňů C (např. po kontaktu s tělesnou teplotou)
- Vodoznak
- Ochranná perforace (výsek pravidelného tvaru)

Papír musí vždy nést veškeré povinné prvky zabezpečení a k tomu navíc jeden libovolný nepovinný prvek.

V případě nesplnění výše uvedených požadavků je možné objednat a využít standardizovaný a zabezpečený papír prostřednictvím společnosti Dopravní podnik hl. m. Praha, a.s.

Pokud bude využit vlastní papír za dodržení výše uvedených standardů, je potřeba předat vzory jízdenek, včetně vzoru koncového lístku, případně evidenčního lístku, a tyto vzory nechat odsouhlasit garanty standardů.

5.4.3. Požadavky na koncový lístek

Koncový lístek musí obsahovat rozpad jízdenek prodaných pro jednotlivá IDS (tj. pro konkrétní síť definovanou jedinečným Network ID) – z koncového lístku musí být zřejmé, jaké jízdní doklady byly v daném IDS na daném zařízení během směny prodány a jaká tržba za jízdní doklady daného IDS byla utržena.

6. Personál

6.1. Chování personálu

Provozní personál se chová slušně, vstřícně a přátelsky bez hrubého porušení pravidel slušného chování, komunikuje v českém nebo slovenském jazyce. Spolupracuje v rámci svých kompetencí s orgány přepravní a dopravní kontroly (pověřenými pracovníky dopravce a objednatele). Provozní personál nesmí během pobytu ve vozidle kouřit. Provozní personál je seznámen s pravidly jednání s osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a tato pravidla dodržuje.

6.2. Ústrojová kázeň řidiče

Řidič musí být oblečen v dopravcem definovaném a objednatelem odsouhlaseném stejnokroji s označením loga dopravce. Řidiči v zácvičku nebo ve zkušební době, kteří nejsou vybaveni stejnokrojem, musí být označeni alespoň visačkou s logem dopravce.

6.3. Prodej a kontrola jízdenek řidičem

Na příměstských linkách, kde nástup cestujících probíhá pouze předními dveřmi (tedy vyjma úseku od hranice Prahy směrem do centra Prahy), provádí prodej jízdenek, respektive důslednou kontrolu platnosti předložených jízdních dokladů, řidič. Prodej jízdenek je uskutečňován v souladu se Smluvními přepravními podmínkami PID a Tarifem PID. Platné jízdenky řidič vydává jako protihodnotu k předané hotovosti cestujícími. Řidič je povinen nastoupit službu s dostatečným směnným a udržovat je i během služby tak, aby byl schopen cestujícímu hradícímu jízdné přiměřenou hotovostí (ve smyslu Smluvních přepravních podmínek PID) vrátit peníze v hodnotě rozdílu ceny jízdenky a předávané hotovosti.

7. Organizační část

7.1. Kontrola dodržování standardu a jeho vyhodnocování

Kontrola dodržování Standardu na území Středočeského kraje a Hl. m. Prahy a jeho následné vyhodnocování je plně v kompetenci organizátorů IDSK/ROPID. V případě zjištění nedostatků jsou organizátoři oprávněni vyměřit dopravci smluvní pokutu dle sazebníku postihů uvedeného v přílozeč. 11 Smlouvy o přistoupení do systému společného Integrovaného dopravního systému Hlavního města Prahy a Středočeského kraje. Tato smluvní pokuta bude v případě, kdy daný kraj nemá s dopravcem uzavřenu smlouvu o Závazku veřejné služby, zprostředkovaně udělena objednatelem (sousedním krajem) a vzájemně vypořádána v rámci dané mezikrajské smlouvy.

Pravidelná hlášení o výsledcích měření standardů kvality, o zjištěných závadách apod. probíhají mezi zúčastněnými stranami přednostně elektronicky e-mailem na vzájemně předem dohodnuté adresy. V případě potřeby akutního nahlášení závady je možné využít přímé telefonické spojení s dispečinkem dopravce.

Vyhodnocení plnění jednotlivých standardů kvality se provádí čtyřikrát ročně, vždy po uplynulém čtvrtletí. Standardy kvality a vyhodnocení jejich dodržování ze strany dopravců jsou veřejné a jsou základem pro prezentaci kvality poskytovaných služeb.

7.2. Výklad standardu a metodická podpora

Výklad standardů kvality PID je oprávněn provádět výhradně objednatel prostřednictvím garanta standardu, který rovněž poskytuje metodickou podporu při jeho uplatňování.

7.3. Autorizace vozidla pro provoz v PID

Každé vozidlo (nové i starší), které nově vstupuje do služby v rámci systému PID, musí být autorizováno organizátorem IDSK/ROPID. Postup autorizace je následovný:

1. Dopravce požádá organizátora IDSK/ROPID o autorizaci vozidla pro provoz v PID prostřednictvím garanta standardů.
2. Organizátor IDSK/ROPID posoudí soulad vozidla se standardy kvality PID mezikrajských autobusových linek a zdokumentuje stav vozidla.
3. Pokud jsou splněny veškeré předepsané podmínky, organizátor IDSK/ROPID autorizuje vozidlo pro provoz v PID (udělí schválení nebo souhlas), přidělí vozidlu evidenční číslo a zanesení do systému sledování vozidel

8. Indikátory kvality

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepříijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B1	Plnění grafikonu	Provoz je zajišťován v souladu s platným grafikonem.	99,90 %	DPM	100 %	D	Neprovedení spoje nebo jeho části, plnění standardu 99,80 % a níže.	4× ročně	D	- průběžné sledování zaviněných a nezaviněných prostožů (hlášení dopravce do 9:00 následujícího dne) - namátkové měření při kontrolní činnosti - ukazatel: podíl provedených linkových km z počtu plánovaných linkových km na městských a příměstských linkách (rozděleno na plnění skutečné a plnění ovlivnitelné dopravcem)
B2	Dodržení kapacity vozidla	Spoj je zajišťován po celou dobu a v celé délce vozidlem předepsané nebo vyšší kapacity.	99,00 %	DPM	100 %	D	Snížení kapacity spoje oproti plánu nebo dopravnímu opatření.	4× ročně	D	- průběžné sledování změn kapacity (hlášení dopravce do 9:00 následujícího dne) - namátkové měření při kontrolní činnosti - ukazatel: procento plnění linkových km dle předepsaného typu vozidla (Mn, Md, Md+, Sd, Sd+, Kb, Kb+)

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B4	Garance bezbariérových spojů	Spoje, vyznačené v jízdním řádu mezinárodním symbolem pro přepravu osob na vozíku pro invalidy (garantované spoje), jsou zajištěny po celou dobu a v celé délce bezbariérově přístupným vozidlem.	99,00 %	DPM	100 %	D	- nedodržení garance bezbariérových spojů - na spoj je vypraveno vozidlo s nefunkční nájezdovou plošinou	4× ročně	D	- průběžné sledování změn (hlášení dopravce do 9:00 následujícího dne) - namátkové měření při kontrolní činnosti - ukazatel: procento plnění linkových km dle předepsaného typu vozidla
B5	Obsloužení zastávek	Vozidlo obsluhuje zastávky určené pro daný spoj. Cestujícím je umožněn (časově i místně) bezproblémový výstup / nástup, pokud to provozní situace umožňuje, a to včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace. V zastávkách na znamení zajistí dopravce zastavení vozidla, nachází-li se viditelně v prostoru zastávky jedna nebo více osob nebo zastavilo-li již v prostoru zastávky jiné vozidlo nebo použije-li cestující ve vozidle vnitřní signalizaci nebo nejsou-li ve vozidle hlášeny zastávky.	–	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	- bezdůvodné vynechání a neobsloužení zastávky - bezdůvodné sjetí z trasy či neodbavení cestujících	4× ročně	O	počet neobsloužených zastávek z celkového počtu provedených kontrol

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B7	Prodej jízdenek	Na území Středočeského kraje a Prahy řidič prodává jízdenky v souladu se SPP PID a Tarifem PID. Platné jízdenky vydává jako protihodnotu k předané hotovosti cestujícími (přiměřená hotovost ve smyslu SPP PID). Řidič také důsledně kontroluje tarifní kázeň cestujících (platnost předložených jízdních dokladů).	–	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	- nevydání jízdenky při převzetí hotovosti - vydání neplatné jízdenky - stanovená kontrola jízdních dokladů není prováděna	4× ročně	O	počet zjištěných závad z celkového počtu provedených kontrol
B8	Funkčnost odbavovacího zařízení	Odbavovací zařízení ve vozidle (pokladna, označovače) je plně funkční. V odbavovacím zařízení je použito správných náležitostí (papír, páska).	95 %	MSS (FZ)	75 % vozů	R	- nefunkční odbavovací zařízení nebo jeho část (řidičem nenahlášené či po uplynutí doby od nahlášení řidičem do včasné výměny vozidla – 90 min) - chybně fungující označovače mající vliv na posouzení platnosti označené jízdenky - více než 50 % nefunkčních označovačů - použití nesprávné barvy pásy v označovači - použití neschváleného papíru v zařízení na výdej jízdenek	4× ročně	O	podíl vozidel bez závad oproti definici standardu z počtu kontrolovaných vozidel

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B9	Informování ve vozidlech	Informace ve vozidle (vně i uvnitř) rozsahově odpovídají požadavkům tohoto standardu kvality, jsou kompletní, aktuální a čitelné.	85 %	MSS (FZ)	75 % vozů	R	- chybějící, nefunkční nebo neplatné informační prvky (zobrazovač času a pásma, linkové a směrové orientace, vnitřní informační panely) - neodstraněné závady ve vybavení vozidla platnými SPP PID, výjimkou z Tarifu PID do 3 pracovních dnů od nahlášení - nefunkční nebo špatně slyšitelné hlášení zastávek nebo chybně hlášené zastávky (minimálně 3 po sobě jdoucí) - chybné přepínání tarifních pásem - odchylka zobrazovače času větší než 1 minuta	4× ročně	O	podíl vozidel bez závad oproti definici standardu z počtu kontrolovaných vozidel
B10	Informování na zastávkách	Informace na zastávce na území Středočeského kraje a Prahy odpovídají Standardu zastávek PID (Zastávky BUS – Výtah ze Standardu zastávek PID), jsou kompletní, aktuální a čitelné.	90 %	MSS (FZ)	30 % zastávek na území Prahy, 100 % zastávek mimo území Prahy	R	Neodstraněné závady ve vybavení zastávky do 3 pracovních dnů od nahlášení (odpovědnost za vývės platného zastávkového jízdního řádu přísluší dopravci licenčně provozované linky, není-li s objednatelem smluvně upraveno jinak; odpovědnost za vše ostatní přísluší majiteli zastávkového zařízení).	4× ročně	O	podíl zastávek bez závady oproti definici standardu z celkového počtu kontrolovaných zastávek

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B11	Přesnost provozu	Provoz je zajišťován v souladu s platným jízdním řádem. Provoz je přesný, pohybuje-li se odchylka od jízdního řádu u nácestné zastávky v rozmezí 0 s až +179 s, u výchozí zastávky 0 až +59 s.	75 % pro přesný provoz, max. 1,5 % nepřijatelně předjetých spojů	DPM, MSS (FZ)	100 %	D	- záporná odchylka vyšší než 59 s u všech zastávek - kladná odchylka bezdůvodně vyšší než 59 s u výchozích zastávek nebo 179 s u nácestných zastávek	4× ročně	D	- podíl spojů odpovídajících definici přesného provozu (0 s až +179 s) z počtu měřených spojů - procento nepřijatelně předjetých spojů (záporná odchylka vyšší než 59 s)
B12	Přestupní vazby	Řidiči dodržují předepsané návaznosti a přestupy vyznačené ve vozovém jízdním řádu nebo v odbavovacím zařízení a musí umožnit cestujícím přestup (včetně cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace). Pokud není stanoveno jinak, v případě zpoždění některého spoje řidič vyčkává na přestup od času odjezdu dle JŘ a při návaznosti na vlak maximálně 299 s, případně postupuje dle dispozic dispečinku daného objednatele.	–	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	Nedodržení předepsaného přestupu / návaznosti (vyjma postupu v souladu s příkazem dispečinku).	4× ročně	O	Počet nedodržení návazností z počtu provedených kontrol

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B13	Chování jízdniho personálu	Provozní personál se chová slušně, vstřícně a přátelsky bez hrubého porušení pravidel slušného chování, komunikuje v českém nebo slovenském jazyce. Spolupracuje v rámci svých kompetencí s orgány přepravní a dopravní kontroly (pověřenými pracovníky dopravce a objednatele). Provozní personál nesmí během pobytu ve vozidle kouřit. Provozní personál je seznámen s pravidly jednání s osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a tato pravidla dodržuje.	–	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	- hrubé porušení pravidel slušného chování vůči cestujícím (např. vulgární vyjadřování, urážení cestujících) - bezdůvodné odmítnutí přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace - znemožnění nebo bránění výkonu dopravní a přepravní kontroly - kouření provozního personálu ve vozidle - řidič nekomunikuje českým nebo slovenským jazykem	4× ročně	O	počet zjištěných závad oproti definici standardu z počtu provedených kontrol

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepříijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B14	Ústrojová kázeň	Řidič je po celou dobu výkonu oděn v dopravcem definovaném a objednatelům odsouhlaseném stejnokroji s logem dopravce. Řidiči v zácviku nebo ve zkušební době, kteří nejsou vybaveni stejnokrojem, musí být označeni alespoň visačkou s logem dopravce a ve slušném a čistém oděvu - jednobarevná decentní košile nebo polokošile - vesta nebo svetr - tmavá bunda nebo sako - tmavé jednobarevné kalhoty nebo sukně (v letním období možno krátké kalhoty)	95 %	MSS (FZ)	75 % vozů	R	Nevhodná stejnokrojová kázeň, která je v rozporu s definicí standardu.	4× ročně	O	podíl kontrol bez závady oproti definici standardu z celkového počtu kontrol
B15	Čistota vozidel	Interiér i exteriér vozidla je při výjezdu na každou část výkonu čistý (exteriér s výjimkou mrazivých dnů), udržovaný, upravený, bez odpudivých prvků. Dopravce odstraňuje v rámci svých možností a v co nejkratším čase po zjištění prvky graffiti vně i zevnitř vozidla.	90 %	MSS (FZ)	75 % vozů	R	Silné znečištění vozidla, způsobující nečitelnost informačních prvků, nebo silně znečištěné sedačky, zadržovací tyče, úchyty pro cestující.	4× ročně	O	Průměrná čistota všech měřených vozidel dle bodového hodnocení jednotlivých aspektů (vnější čistota, čitelnost informačních prvků, sedačky, podlaha) s přiřazením váhy (čtyřbodová stupnice)

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepříijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B16	Čistota zastávkových zařízení	Zastávkový označník a jeho příslušenství je udržováno čisté a nepoškozené. Všechny informační prvky, zastávkové jízdní řády a provozní informace jsou dobře čitelné.	90 %	MSS (FZ)	30 % zastávek na území Prahy, 100 % zastávek mimo území Prahy	R	Neodstraněné závady v čistotě zastávkových označků a jejich příslušenství do 3 pracovních dnů od nahlášení.	4× ročně	O	podíl zastávek bez závady oproti definici standardu z celkového počtu kontrolovaných zastávek
B17	Rizikové situace	Bezvadný technický stav vozidla, odpovídající platným právním předpisům. Případné závady je nutno ihned odstranit.	–	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	Závažné technické závady vozidla ohrožující bezpečnost či zdraví cestujících, například: - jízda s nezajištěnými (nezavřenými) dveřmi - neupevněné sedačky ve voze - nezajištěné nebo chybějící úchyty pro cestující Řidič je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky	4× ročně	O	počet zjištěných rizikových situací z počtu provedených kontrol
B18	Stáří vozidel	Vozidlo v evidenci dopravce určené pro provoz na linkách PID není starší než 16 let. Průměrné stáří vozového parku pro každého z dopravců nesmí na výše specifikovaných dopravních výkonech přesáhnout 9 let.	100 %	DPM	100 % (data vždy k poslednímu dni měřené čtvrtletí)	D	Vozidlo provozované na linkách PID je starší než 16 let. Průměrné stáří vozového parku pro každého z dopravců přesahuje na výše specifikovaných dopravních výkonech přesáhnout 9 let.	4× ročně	D	- průměrné stáří vozového parku - počet nepříijatelných situací

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepříjemná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B20	Tepelná pohoda	Ve vozidle je dodrženo předepsané teplotní rozmezí (v případě teplot nad 22 °C neplatí pro vozidla, která nemusí být vybavena celovozovou klimatizací)	80%	DPM (K)	75% vozů/kontrolní vzorek	R	Při venkovní teplotě nižší než 8°C není zapnuté topení, při teplotě vyšší než 25 °C není zapnutá celovozová klimatizace, je-li jí vozidlo vybaveno	4× ročně	O	- podíl vyhovujících vozidel
B21	Vnější vzhled vozidel	Vozidlo odpovídám požadavkům kapitol 3 a 4 tohoto Standardu	99%	DPM	100 % (data vždy k poslednímu dni měřeného čtvrtletí)	D	Vozidlo neodpovídám požadavkům kapitol 3 a 4 tohoto Standardu	4× ročně	O	- podíl vyhovujících vozidel

Vysvětlivky:

DPM = metoda přímého provedení (sběr dat ze záznamového zařízení, statistiky dopravce nebo objednatele nebo měření na vzorku)

MSS = tajně provedený zákaznický test

K = měření v rámci kontrolní činnosti

FZ = měření fiktivním zákazníkem

D = dopravce

O = organizátor IDSK/ROPID

Příloha č.1

Grafika obrazovek LCD – dostupná na pid.cz ve své aktuální verzi.

příloha č.1
standards odbavení
MOS – POŽADAVKY na odbavovací zařízení
Verze 2.2

Požadavky MOS na odbavovací zařízení

Níže uvedené specifikace jsou stanoveny Operátorem ICT, a.s. (dále OICT) jakožto provozovatelem systému MOS a bezpečnostním garantem EOC realizovaným prostřednictvím MOS. Dokument je nedílnou součástí Standardů odbavení, které jsou vydány organizátory veřejné dopravy ROPID a IDSK, a je závazný pro správce odbavovacích zařízení, nebude-li určeno jinak.

OBSAH

POŽADAVKY MOS NA ODBAVOVACÍ ZAŘÍZENÍ	26
SHRNUTÍ DOKUMENTU.....	27
ODBAVENÍ S VYUŽITÍM METODY WHITELIST	28
PŘÍMÁ KOMUNIKACE ODBAVOVACÍHO ZAŘÍZENÍ S MOS	28
NEPŘÍMÁ (TM SERVER) KOMUNIKACE ODBAVOVACÍHO ZAŘÍZENÍ S MOS	29
PRINCIP KOMUNIKACE/PŘÍSTUPU K ODBAVOVACÍM DATŮM PRO PŘÍMOU I NEPŘÍMOU KOMUNIKACI.....	29
ON-LINE KOMUNIKACE ODBAVOVACÍHO ZAŘÍZENÍ S MOS	30
ODBAVOVACÍ ZAŘÍZENÍ – TECHNICKÉ VYMEZENÍ, PROCESY	30
SOUBĚŽNÉ PROCESY SOUVISEJÍCÍ S ODBAVENÍM	31
KOMUNIKACE SPRÁVCŮ ODBAVOVACÍCH ZAŘÍZENÍ VŮČI MOS	31
TOKENIZACE V KONCOVÝCH ZAŘÍZENÍCH A PRÁCE S IDENTIFIKAČNÍMI	32
ODBAVENÍ POMOCÍ MOBILNÍ APLIKACE	33
TECHNICKÉ PARAMETRY	33
PŘÍLOHA Č.1 – STRUKTURA WHITELIST	34
PŘÍLOHA Č.2 – DATOVÁ VĚTA CARDS EXCHANGE.....	34
PŘÍLOHA Č.3 – PROCESY ODBAVENÍ	34
PŘÍLOHA Č.4 – TECHNICKÁ DOKUMENTACE MOBILNÍ APLIKACE PID LÍTAČKA	34

8.1. Shrnutí dokumentu

Dokument popisuje aspekty řešení MOS (Multikanálový odbavovací systém) v souvislosti s funkcionalitami odbavení a kontroly cestujících v rámci Hl. města Prahy a Středočeského kraje.

Textace dokumentu má charakter technických specifikací popisujících jednotlivé funkční celky, parametry řešení, procesní stavy a bezpečnostní aspekty.

Dokument je pracovním materiálem OICT a může být následně rozvíjen či jeho části mohou být zapracovány do návazných dokumentů organizátorů dopravy ROPID a IDSK.

Odbavení s využitím metody WHITELIST

Nový odbavovací systém pro Prahu a Středočeský kraj je založen na on-line databázovém řešení, s distribucí informací nutných pro odbavení cestujících přímo do odbavovacích zařízení dopravců či do terminal management systémů (TMS) správců odbavovacích zařízení. Informace pro odbavení budou obsaženy v tzv. whitelistech (WL – seznam jízdních dokladů vázaných k identifikátoru). Níže jsou uvedena možná řešení odbavení při využití kontrol přes WHITELIST. Předpokladem OICT je využití tohoto způsobu odbavení pro regionální a příměstskou autobusovou dopravu, železniční dopravu a revizorské kontroly v celém prostředí PID.

8.2. Přímá komunikace odbavovacího zařízení s MOS

- Komunikační rovina, kdy odbavovací zařízení či revizorská čtečka přistupují na repository MOS (síťově vystavené úložiště) a z daného repository stahují WL a další potřebná data k odbavení či kontrole.
- Stahování dat iniciované koncovým zařízením v definované periodě či vynucené uživatelem koncového zařízení mimo standardní periodu.
 - Komunikace probíhá přes šifrovaný protokol, aby nedošlo k odchycení a následně k jejich zneužití
- Formát dat WL a dalších je definován provozovatelem MOS:
 - Formát je ve formátu TLV.
 - Bližší popis jak struktury souboru, tak souboru samotného poskytuje dokumentace struktury whitelist ve své aktuální platné verzi. Viz. příloha č.1 tohoto dokumentu.
- Uložení stažených dat z MOS na koncové zařízení musí splňovat následující parametry:
 - Data jsou uložena na koncovém zařízení v chráněném repository, do něž je přístup zajištěn autentizací v rámci zařízení – zajištění odbavovacích dat MOS proti přímému přístupu uživatele.
 - Klíč pro šifrování fotografií z WL je v nevolatilní paměti uložen některým z následujících způsobů:
 - a) v SAM (preferovaná varianta)
 - b) ve PCI-DSS certifikovaném zařízení
 - c) v interním nebo externím HW modulu s bezpečnostními funkcemi
- Výkonnostní požadavky
 - Časové požadavky na odbavení bankovních platebních karet jsou dány pravidly karetních společností a musí být dodrženy
 - Počáteční velikost absolutního WL v době spuštění systému MOS se pohybuje okolo hodnoty 200 MB. Absolutní whitelist může v průběhu životního cyklu systému nabývat velikost až 2 GB v závislosti na rozšiřování PID a integrace dalších identifikátorů. Předpokladem je, že nahrání WL je realizováno při nastavení koncových zařízení.
 - Odbavovací zařízení a celý systém odbavení musí být připraven na přehrání nového absolutního WL a to na vyžádání bez další provozních či implementačních vícenákladů. Tato operace bude prováděna primárně vzdáleně bez nutnosti ručního fyzického zásahu.
 - Aktualizace WL a dalších dat jsou realizovány ve formě inkrementálních dat, kdy koncové zařízení v pravidelné periodě kontroluje nový inkrement na repository MOS, stahuje jej a automatizovaným procesem změny zpracovává
 - Kvalifikovaný odhad běžného inkrementu v periodě 15 min je v rozsahu 1 kB – 1 500 kB. Běžná střední hodnota 15 min WL je cca 40 kB.
 - Základní četnost aktualizace WL je v periodě 15 min
 - Rozdílové inkrementy po jejich zpracování nejsou odstraněny, ale jsou konsolidovány do tzv. denního uceleného inkrementu. Daný denní inkrement bude uložen v repository MOS a pokud nastane situace, kdy koncové zařízení bude vyžadovat aktualizaci WL při rozsahu aktualizace vyšší než jeden den (24 h) využije

tento konsolidovaný inkrement. Konsolidované inkrementy jsou k dispozici hodinové a denní.

8.3. Nepřímá (TM Server) komunikace odbavovacího zařízení s MOS

- Komunikační rovina, kdy TM servery přistupují na repository MOS (síťově vystavené úložiště) a z daného repository stahují WL (či další potřebná data k distribuci pro odbavení či kontrolu).
- Stahování dat iniciované TM servery v definované periodě či vynucené uživatelem TM serveru mimo standardní periodu
- Pro přenos dat a uložení platí shodné požadavky jako u přímé komunikace popsané výše.
- Uložení stažených dat z MOS na TM serveru musí splňovat následující parametry:
 - Data jsou uložena na TM serveru takovým způsobem, aby nebylo možné je modifikovat, poškodit, zneužít, zcizit či k nim bez řádného důvodu a autorizace přistupovat.
 - Správce TM serveru zajišťuje dostupnost, důvěrnost a integritu dat MOS u něj uložených. Dbá zejména na oddělení rolí, autorizaci uživatelů a auditování jejich činnosti.
 - Po stažení dat z MOS je provozovatel TM serveru odpovědný za dodaná data.
 - Samotný obsah dat není provozovatel TM serveru oprávněn měnit (strukturu ano).
- Následná distribuce dat a jejich použití je v gesci provozovatele TM serveru (správce odbavovacích zařízení).

8.4. Princip komunikace/přístupu k odbavovacím datům pro přímou i nepřímou komunikaci

Zásadní předpoklady zajišťující funkční proces

- MOS prostředí vystavuje datové soubory s inkrementy dle výše uvedené definice v pravidelných intervalech a zajišťuje neustálou dostupnost těchto dat pro jejich následné stažení
- MOS garantuje ucelenost a správnost poskytovaných dat
- MOS vystavuje data prostřednictvím webové služby ve formě publikovaných souborů umožňujících jejich stažení pro autorizované klienty (TMS, odbavovací zařízení)
- Ověření klientů je oproti MOS autentizačnímu řešení

Princip předpokládané komunikace

- Klient (TMS, odbavovací zařízení) volá přes své rozhraní prezentační vrstvu MOS. V rámci volání je MOS dotazován, zdali není publikována aktuálnější verze odbavovacích dat, než je verze umístěná v TMS či v odbavovacím zařízení (na pozadí probíhá proces ověření).
 - Pokud data na MOS **nejsou** novější než data v TMS, komunikace je ukončena a záznam o komunikaci je uložen do logu TMS či OZ.
 - Pokud data na MOS prezentační vrstvě jsou **novějšího** typu, je zpětně informován TMS či odbavovací zařízení o tomto stavu.
 - Následně TMS či odbavovací zařízení iniciuje požadavek na stažení těchto dat
 - Po stažení dat je navržena informace o úspěšném stažení
- Pokud v rámci komunikace s TMS či odbavovacím zařízením dojde k selhání ověření verze odbavovacích dat či přerušení komunikace nebo chybnému stažení, je následně komunikace opakovaně navazována co nejdříve po obnovení datového připojení.

8.5. ON-LINE komunikace odbavovacího zařízení s MOS

- Komunikační rozhraní LTE, 4G, 3G, EDGE, GPRS, v definovaných oblastech WIFI
- Pro on-line komunikaci je v rámci implementace MOS vydefinováno komunikační API mezi koncovými zařízeními a MOS prostředím
- Přímá on-line komunikace koncových zařízení do MOS je přímým přístupem přes webovou službu MOS do "živého" prostředí k on-line datům.
- Mimo standardního odbavení za pomoci dat uložených offline na WL v zařízení, umožní zařízení vyvolání online dotazu na daný konkrétní identifikátor cestujícího. Webová služba MOS data navrátí ve stejné struktuře jako standardní inkrement WL, ale o velikosti pouze 1 záznamu. Blíže příloha č.1.

Odbavovací zařízení – technické vymezení, procesy

Popis požadavků na koncové zařízení z pohledu zpracování odbavovacích dat MOS a předpokládaných procesů a bezpečnostních aspektů.

Proces komunikace – v rámci komunikace načítání WL z MOS repository či TMS (Terminal Management System) bude zařízení iniciovat následující procesy:

- Vyvolání spojení na MOS ve formě autentizovaného spojení přes definovaný komunikační port na TCP-IP úrovni bude zabezpečeno šifrováním na úrovni HTTPS a autorizováno pomocí přihlašovacích údajů případně certifikátu. Spojení je možné zabezpečit i pomocí VPN.
 - Princip komunikace s TMS je v gesci Dopravce/Provozovatele koncového zařízení
- Vyvolání kontroly aktualizace – kontrola verze WL oproti aktualizaci na zdrojovém místě (MOS/TMS)
- Pokud je aktualizace nalezena je v rámci zabezpečené komunikace (MOS) zajištěn přenos dané aktualizace do úložiště koncového zařízení
 - Je požadavkem MOS jako poskytovatele odbavovacích dat, aby úložiště na koncovém zařízení splňovalo následující parametry
 - Úložiště neumožňuje přístup jakémukoliv uživateli přihlášenému do odbavovacího zařízení
 - Přístup je zajištěn pouze přes aplikační úroveň lokálním servisním účtem pod, kterým běží aplikační rozhraní.
 - Jakýkoliv přístup do úložiště (mimo operace odbavení) je plně logován.

Proces uložení a zpracování

Výše uvedený komunikační proces zajistil dodání datové aktualizace do cílového úložiště koncového zařízení.

Následuje proces, který zajistí data pro zpracování:

- Aktualizace (inkrement) – je aplikačně načtena na straně koncového zařízení.
- Následně je inkrement zapracován do WL (proběhne aktualizace záznamů v WL, jež jsou součástí inkrementu)
- Pokud je proces zapracování úspěšný je povýšena verze WL
- Jestli je zapracování neúspěšné jsou rozběhnuty opravné mechanismy. Pokus o stažení a načtení inkrementů opakovaně.
- Aktualizace a zpracování inkrementu nesmí zásadním způsobem ovlivňovat chod koncového zařízení (zpomalení apod.) Akceptovatelné zpomalení standardní odbavovací funkcionality je v řádu 50 % oproti standardnímu času trvání těchto funkcionalit. V případě právě probíhajícího zpracování inkrementu, je nutné, aby zařízení disponovalo možností upozornění na tuto

skutečnost nebo aby obsluha mohla informaci o stavu zpracování jednoduše dohledat v rámci administrace zařízení.

Zabezpečení dat a procesu

Jak bylo výše uvedeno, je komunikace mezi koncovým zařízením a zdrojovými systémy MOS/TMS zajištěna. Taktéž je potřebné zajištění dat na cílovém úložišti v požadovaném rozsahu. V neposlední řadě je nutné zajistit informovanost o stavech v úložišti a na komunikační úrovni formou logování/auditování dění.

Zde jsou uvedeny požadované aspekty takového zabezpečení:

- **Komunikace zajištěna** připojením point to point (koncové zařízení „to“ zdrojový systém)
 - Zabezpečení pro takové spojení na úrovni ověření přístupu
 - Komunikace zapouzdřena pro zajištění nečitelnosti komunikace a dat při útoku zvenčí
 - Logované stavy propojení
- **Úložiště**
 - Úložiště zajištěné proti uživatelskému a datovému vstupu (načtení/manipulace/stažení)
 - Přístup pouze přes definované aplikační rozhraní vytvořené ve spolupráci s provozovatelem MOS
 - Přístup/ověření přes lokální účet navázaný na servisní službu aplikace
- **Logování/auditování**
 - Zajištění logování všech stavů spojených s řešením odbavení při využití úložiště a procesů MOS
 - Auditování přístupu na úložiště
- **Synchronizace času**
 - Odbavovací zařízení synchronizují a udržují přesný čas dle GNSS.

Souběžné procesy související s odbavením

8.6. Komunikace správců odbavovacích zařízení vůči MOS

- Provozovatel řešení MOS předpokládá, že v rámci běžné komunikace MOS vůči okolnímu prostředí bude v komunikační rovině probíhat i výměna dat mezi Správcí odbavovacích zařízení (ve většině případů se bude jednat o Dopravce) a MOS ve smyslu dodávky informací o stavech a dění v prostředí v rámci odbavení a kontroly. MOS předpokládá následující stavy komunikace Správce -> MOS.
 - Správce odbavovacích zařízení/Dopravce poskytuje provozovateli MOS komplexní a aktualizovaný seznam odbavovacích zařízení/vozidel a revizorských zařízení. Tento seznam aktualizuje a dává na vědomí neprodleně po zařazení či vyřazení odbavovacího zařízení.
 - Poskytovaná data dopravcem jsou informativního charakteru a zahrnují následující statistické a provozní informace:
 - Stav aktuálnosti WL a ostatních MOS dat
 - 1x za den informace o odbavení identifikátory, ke kterým je vázán jízdní doklad
 - Selhání, nestandardní stavy, a další provozní informace ovlivňují poskytovanou službu MOS
 - Informace bezpečnostního charakteru spojené s přístupem k MOS poskytovaným službám
- Výše uvedené požadavky na datové toky mají následující význam

- Analytické informace spojené s provozem, užíváním WL a ostatních MOS dat
 - Statistické vyhodnocení odbavení či kontroly
 - Dohled stavů s dopadem na provoz MOS funkcionalit
 - Bezpečnostní analytika
- Předávané informace musí respektovat zajištění bezpečného předání dat mezi Správcem a MOS provozovatelem.
- Data jsou předávaná ve formě definované datové věty Cards Exchange. Její popis je součástí přílohy č.2.

8.7. Tokenizace v koncových zařízeních a práce s identifikátory

BPK jsou na koncových odbavovacích zařízeních tokenizována už v PCI-DSS certifikované části zařízení, ostatní identifikátory MOS mohou být tokenizovány tamtéž, nicméně je přípustné tuto funkcionalitu řešit i v mimo PCI-DSS certifikované části. Minimálně musí být odbavovacími zařízeními podporovány všechny v současnosti vydávané BPK od VISA a Mastercard.

Odbavovací zařízení musí podporovat čtení a práci minimálně s následujícími typy karet:

Mifare DesFire EV1 a vyšší verze kromě verze EV2 (všechny dostupné velikosti)

Dále musí plně implementovat ISO/IEC 14443 tak aby v budoucnu byla možná podpora i dalších typů nosičů.

- Pokud je i tokenizace ostatních partnerských karet prováděna v PCI-DSS certifikované části postačí z bezpečnostního hlediska pouze dodržování PCI-DSS.
- Pokud je tokenizace prováděna mimo PCI-DSS část jsou požadavky na uložení klíčů v nevolatilní paměti následující:
 - a) v SAM
 - b) ve PCI-DSS certifikovaném zařízení
 - c) v interním nebo externím HW modulu s bezpečnostními funkcemi

V koncových odbavovacích zařízeních je doporučeno pracovat s oběma platnými tokeny ke každému nosiči z důvodu bezešvého přechodu celého systému v době expirace jednoho z klíčů/algoritmů na nový, byť v případě, že správce TMS je schopen veškerá svá zařízení dálkovým přenosem v řádu hodin převést na nové tokenizační algoritmy a klíče, lze zajistit funkčnost odbavení i pouze s jedním platným tokenem.

Odbavovací zařízení budou podporovat ověření pravosti a jedinečnosti vybraných identifikátorů/karet prostřednictvím otevření zabezpečeného úložiště (nebo jeho části) za pomoci čtecích klíčů uložených na SAM.

Zároveň umožní i možnou budoucí implementaci ověření ostatních partnerských karet v režimu challenge-response.

Správce TMS obdrží stanoveným klíčovacím ceremoniálem od provozovatele systému MOS nové klíče a algoritmy pro tokenizaci dle schématu životnosti párů algoritmus/klíč MOS. Výchozí hodnota je obnova páru algoritmus/klíč každé 3 roky.

Klíčovací ceremoniál bude detailně popsán až v implementační fázi dle dohody s provozovatelem systému MOS.

Bližší práci s identifikátory a celkové procesy odbavení popisuje dokument v příloze č.3 ve své aktuální verzi.

Odbavení pomocí mobilní aplikace

Popis požadavků na koncové zařízení z pohledu zpracování odbavení cestujících využívající mobilní aplikaci pro nákup jednotlivých jízdenek.

Mobilní aplikace podporuje několik variant kontroly jednotlivých jízdných dokladů podle typu:

1. Vizuální kontrola
2. Strojové načtení 2D kódu
3. Dotaz do DB

Odbavovací zařízení musí zajistit kompatibilitu odbavení přes NFC i v momentě kdy v telefonu, který je využíván jako identifikátor či nese jednorázovou jízdenku, je aktivní emulovaná platební karta, tedy telefon vysílá obě tyto věci zároveň. Odbavovací zařízení musí správně vyhodnotit, zda je v režimu platby a případně využít emulovanou kartu v mobilním telefonu pro platbu za jízdenku, či je v režimu odbavení identifikátoru nebo jízdenky, a tedy korektně načíst NFC vysílání mobilní aplikace.

8.8. Technické parametry

Bližší informace o způsobu kontroly mobilní aplikace popisuje technická dokumentace v příloze č.4

1. Příloha č.1 – Struktura whitelist

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

2. Příloha č.2 – datová věta cards Exchange

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

3. Příloha č.3 – procesy odbavení

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

4. Příloha č.4 – technická dokumentace mobilní aplikace PID Lítačka

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

5. Příloha č.5 – dokumentace SAM modul

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

Standardy kvality PID pro mezikrajské linky PID/IREDO

Garant standardu (kontaktní osoba):

→ IDSK, úsek pro dopravní obslužnost

→ ROPID, odbor kvality služby

→ ROPID, odbor marketingu

garant.bus@ropid.cz

1. ÚVOD

Standardy kvality a požadavky na vozidla a jejich vybavení je v rámci jednotlivých krajů sousedících se Středočeským krajem (mimo Hl. m. Prahy) ve většině aspektů více či méně odlišné. Tyto standardy jsou tak aplikovány na vybrané mezikrajské výkony, na kterých by byla aplikace plnohodnotných standardů kvality PID z důvodu odlišnosti požadavků jednotlivých krajů nerealizovatelná.

Tyto standardy jsou závazné a vztahují se tak na níže uvedené konkrétní dopravní výkony (linky), které jsou realizovány mezi Prahou/Středočeským krajem a krajem sousedním na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou.

DOPRAVCE	LINKA	ÚZEMNÍ PLATNOST
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.	100403	Královéhradecký kraj
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.	100412	Královéhradecký kraj
Okresní autobusová doprava, s.r.o.	240533	Královéhradecký kraj
ČSAD POLKOST, spol. s r.o.	241533	Královéhradecký kraj
Okresní autobusová doprava, s.r.o.	230535	Pardubický kraj
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.	260713	Královéhradecký kraj
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.	260714	Královéhradecký kraj
LUTAN, s.r.o.	261714	Královéhradecký kraj
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.	260718	Královéhradecký kraj

BusLine KHK, s.r.o.	631723	Středočeský kraj a Hlavní město Praha
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.	260724	Královéhradecký kraj
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.	260725	Královéhradecký kraj
BusLine KHK, s.r.o.	631735	Středočeský kraj a Hlavní město Praha

Tyto Standardy kvality jsou pak nedílnou součástí Přístupové smlouvy pro mezikrajské linky do systému Pražské integrované dopravy, uzavřené mezi Hlavním městem Praha, Středočeským krajem a dopravcem přistupujícího do systému PID – mezikrajské linky.

2. PROVOZNÍ PARAMETRY

2.1. Plnění JŘ

Provozní výkony jsou zajišťovány v souladu s platným grafikonem. Je-li tomu jinak, je dopravce povinen tuto skutečnost nahlásit neprodleně (výpadky spojů, vysoká zpoždění, provozní změny, atd.), a to prostřednictvím MPV nebo oznámením na Dispečink PID. Veškeré provozní změny však musí být nahlášeny a zadány v MPV nejpozději do 9:00 následujícího pracovního dne.

2.2. Dodržení kapacity vozidla

Spoj je zajištěn po celou dobu a v celé délce vozidlem předepsané nebo vyšší kapacity, definované typem vozidla (viz typy vozidel níže). Je-li tomu jinak, je dopravce povinen tuto skutečnost nahlásit, a to prostřednictvím MPV nebo oznámením na Dispečink PID. Veškeré provozní změny však musí být nahlášeny a zadány v MPV nejpozději do 9:00 následujícího pracovního dne.

2.3. Dispečerské řízení

Doprovce je povinen zadat prostřednictvím MPV správné denní vypravení vozidel, a to nejpozději do výjezdu prvního spoje dne dopravce (provozovny).

Doprovce je povinen sdělit aktuální kontaktní telefonické spojení pro kontakt s Dispečinkem PID, které bude v provozu po celou dobu, kdy budou spoje dopravce (provozovny) v provozu.

Základní definované parametry pro jednotlivé typy vozidel PID:

TYP VOZIDLA ¹	DÉLKA [mm]		POČET DVEŘÍ ²	POČET SEDADEL ³
	od	do	příměstské linky	příměstské linky
Minibus (Mn)		8000	1-2	15-25
Midibus (Md)	8001	10000	2	25-35
Midibus+ (Md+)	10001	11000	2	33-40
Standard (Sd)	11001	14000	2	40-55
Standard+ (Sd+)	14001	17000	2	50-65
Kloubový (Kb)	17001	19000	3	50-65
Kloubový+ (Kb+)	19001		4	60-75

1 Konkrétní typ vozidla na lince je definován Objednatelem.

2 Min. šířka dveří: 700 mm pro vozidla zařazená do provozu do 31.12.2017, u vozidel zařazených po 31.12.2017 min. 750 mm, u bezbariérově přístupných vozidel alespoň jedny 1200 mm a 700 mm (výjimka pro minibus, kdy postačují dveře o šířce min. 900 mm).

3 Počet sedadel je uvažován včetně sklopných, kterých může být max. 15 % z celkového počtu sedadel.

2.4. Přesnost provozu a dodržování přestupních vazeb

Provoz je zajišťován v souladu s platným jízdním řádem. Provoz je přesný, pohybuje-li se odchylka od jízdního řádu u nácestné zastávky v rozmezí 0 s až +179 s, u výchozí zastávky 0 až +59. Řidiči dodržují předepsané návaznosti a přestupy vyznačené ve vozovém jízdním řádu nebo v odbavovacím zařízení a musí umožnit cestujícím přestup (včetně cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace). Pokud není stanoveno jinak, v případě zpoždění některého spoje řidič vyčkává na přestup od času odjezdu dle JŘ a při návaznosti na vlak maximálně 299 s, případně postupuje dle dispozic dispečinku daného objednatele. Informace o zpožděných spojích a dodržování přestupních vazeb si předávají dispečinky jednotlivých organizátorů automaticky.

3. OBECNÉ POŽADAVKY NA STAV A VYBAVENÍ VOZIDLA

3.1. Stáří vozidla

Maximální stáří každého vozu je 16 let od data první registrace. Průměrné stáří vozového parku pro každého z dopravců nesmí na výše specifikovaných dopravních výkonech přesáhnout 9 let. V případě, že je smlouva plněna od začátku novými vozidly, mohou tato vozidla dosahovat poslední rok plnění max. stáří 11 let.

3.2. Označení logem PID

Každé vozidlo zajišťující provoz v rámci systému PID musí být viditelně označeno. Minimální požadavek na toto označení je umístění loga PID o rozměrech 180x180 mm viditelně na každém boku vozidla.

3.3. Logo možnosti bezkontaktní platby

Každé vozidlo musí být označeno piktogramem pro bezkontaktní platbu na viditelném místě v nástupním prostoru.

3.4. Evidenční číslo vozidla

Vozidlo musí být zvenjšku i uvnitř označeno jedinečným evidenčním číslem (v obvyklém nebo dohodnutém umístění), přiděleným vozu organizací ROPID v souladu se systematickým členěním číselných řad v případě vozidla dopravce objednávaného IDSK/ROPID, nebo přiděleného dle Technické a provozní standardy veřejné dopravy Královéhradeckého kraje (dále jen „TPS VD KHK“) v případě vozidla dopravce objednávaného Královéhradeckým krajem.

3.5. Umístění výňatku ze SPP PID ve vozidle

Ve vozidle musí být vyvěšen platný výňatek ze Smluvních přepravních podmínek PID definovaný objednatelem. Jednotlivé části výňatku musí být vyvěšeny u sebe (vedle sebe nebo nad sebou) tak, aby druhá část navazovala na první. Pokud nelze ve vozidle umístit výňatky obou organizátorů, budou výňatky druhého IDS k dispozici k nahlédnutí u řidiče.

3.6. Umístění výňatku z Tarifu PID ve vozidle

Ve vozidle musí být vyvěšen platný výňatek z Tarifu PID. Jednotlivé části výňatku musí být vyvěšeny u sebe (vedle sebe nebo nad sebou) tak, aby na sebe navazovaly. Pokud nelze ve vozidle umístit výňatky obou organizátorů, budou výňatky druhého IDS k dispozici k nahlédnutí u řidiče.

3.7. Čistota a stav vozidla

Vozidlo musí být při výjezdu na linku (začátek pořadí) zvenku i zevnitř čisté (s výjimkou mrazivých dnů s noční teplotou pod bodem mrazu), informační prvky a evidenční čísla musí být čitelné vždy. Dopravce musí zajistit kompletní vnější a základní vnitřní očistu vozidla (podlahu) každý den provozu vozidla, kompletní vnitřní očistu vozidla (včetně sedadel, dveří, oken, vnitřních stěn a přidržovacích tyčí) podle potřeby, minimálně 1 x měsíčně. Dopravce bez zbytečného odkladu rovněž zajistí odstranění zjištěných závad.

3.8. Teplotní komfort

3.8.1. Větrání interiéru

Ve vozidle musí být umožněno větrání interiéru. Možnost otevření okenních otvorů v případě, kdy vůz není vybaven klimatizačním zařízením.

3.8.2. Teplotní komfort

Tím se rozumí vybavení vozidla vytápěcím a klimatizačním systémem, který bude před vyjetím vozidla na trasu v daný den bezchybně fungovat a zajistí ve vozidle teplotu v intervalu 16 – 26°C +/- 2°C, s výjimkou vnějších extrémních teplot pod -10°C a nad +30°C, kdy bude vnitřní teplota

přizpůsobována s ohledem na aktuální vnější podmínky. Teplota ve vozidle nesmí při vnější teplotě pod -10°C poklesnout pod $+10^{\circ}\text{C}$. Při venkovních teplotách nad $+30^{\circ}\text{C}$ pak bude teplota ve vozidle udržována alespoň o 5°C níže než je teplota venku. Tepelný komfort musí být zajištěn po celou dobu spoje. Nebude-li tepelný komfort zajištěn alespoň na 75 % časového průběhu spoje, může objednatel uplatnit sankci.

3.9. Komfort cestujících

3.9.1. Bezbariérovost

Bezbariérové vozidlo znamená, že technicky umožňuje nástup a výstup osoby na vozíku a jeho následnou přepravu na výrobcem určeném místě o minimálních rozměrech 1200×1200 mm. Místa na plošině při přepravě osob se sníženou schopností pohybu a orientace musí umožnit bezpečné zajištění vozíku pro invalidy.

Spoje, vyznačené v jízdním řádu mezinárodním symbolem pro přepravu osob na vozíku pro invalidy (garantované spoje), jsou zajištěny po celou dobu a v celé délce bezbariérově přístupným vozidlem.

3.9.2. Osvětlení interiéru vozidla

Osvětlení interiéru vozidla musí být za snížené viditelnosti při provozu vozidla na lince trvale zapnuté a funkční. S ohledem na charakter obsluhovaného území (zejména v extravilánu) může být osvětlení interiéru zapnuto na nižší stupeň, při kterém svítí jen žárovky, zářivky v každém druhém tělese nebo LED tlumeně

3.9.3. Označení vyhrazených míst

Označení vyhrazených míst pro zdravotně postižené, kočárky a invalidní vozíky, je provedeno pomocí piktogramů na stěně vozidla.

3.9.4. Sedadla

Preference uspořádání 2+2 a sedadla se zvýšeným opěradlem a s měkčím sedákem.

3.9.5. Obsloužení zastávek

Vozidlo obsluhuje zastávky určené pro daný spoj. Cestujícím je umožněn (časově i místně) bezproblémový výstup / nástup, pokud to provozní situace umožňuje, a to včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace. V zastávkách na znamení zajistí dopravce zastavení vozidla, nachází-li se viditelně v prostoru zastávky jedna nebo více osob nebo zastavilo-li již v prostoru zastávky jiné vozidlo nebo použije-li cestující ve vozidle vnitřní signalizaci nebo nejsou-li ve vozidle hlášeny zastávky.

3.9.6. Přeprava dětských kočárků

Vozidlo umožňuje přepravu dětských kočárků v nesloženém stavu v prostoru pro cestující a zároveň je zajištěn přístup k těmto místům tak, aby kočárek mohl být naložen i s dítětem bez složení a opětovného rozložení.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ VYBAVENÍ VOZIDLA

4.1. Vnější informační panely

Vozidlo musí být vybaveno vnějším čelním, bočním a zadním informačním panelem, přičemž přesné požadavky na zřetelné a jasně čitelné zobrazení informací na jednotlivých panelech jsou uvedeny v následujících odstavcích. Všechny vnější panely musí být osvětleny. Kompletní popis požadovaných

funkcí a zobrazení je definován v příloze [Standardů PID](#) – Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID v platném znění na stránkách www.pid.cz

Vozidla objednávané Prahou a Středočeským krajem budou na celé lince zobrazovat informace dle standardů PID.

Vozidla objednávané Královéhradeckým krajem budou na celé lince zobrazovat informace dle TPS VD KHK, přičemž na vnějších orientacích je zobrazeno číslo linky v třímístném formátu a cílová zastávka je shodná s cílovou zastávkou spoje na lince (nikoliv návazného spoje).

4.2. Vnitřní informační panel

Pro vnitřní informační systém lze použít LCD popř. vnitřní dvouřádkové LED tabla.

Do vozidla je umístěn minimálně 1 panel o rozměru min. 19" v případě LCD a v případě technologie LED se jedná o minimálně dvouřádkové tablo. V případě, že je autobus vybaven více než jedním informačním panelem, je vždy jeden v přední části vozidla kolmé k jeho podélné ose, ostatní pak případně rovnoměrně rozmístěné v rámci celé délky vozidla. V případě jednoho kusu panelu na vozidlo je tento panel umístěn vždy v přední části vozidla kolmé k jeho podélné ose.

V případě užití vnitřního informačního LCD panelu, musí být vždy zobrazováno označení pásma, ve kterém se zastávka nachází a aktuální čas. Pokud LCD panel nezobrazuje minimálně jednu z těchto požadovaných informací, musí být informace zřejmá ze zobrazovače času a pásma. Způsob a formát zobrazení musí být zvolen vhodnou formou tak aby byly informace čitelné i ze zadní části vozu.

Podrobný popis požadovaných rozměrů a obsahu vnitřního dvouřádkového LED tabla a zobrazovaných informací definuje příloha [Standardů PID](#) – Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID v platném znění na stránkách www.pid.cz. Vzhled a struktura zobrazovaných informací pro LCD je součástí přílohy č. 1 tohoto dokumentu. V případě využití jiné grafiky než definované v příloze č. 1, musí tato grafika implementovat veškeré definované informace uvedené v příloze č. 1 tohoto dokumentu. Dále je vyžadováno grafické upozornění na zastávku na znamení (symbol zvonku) a přestup na linky S a metro.

Na vnitřních informačních panelech je zakázáno zobrazovat reklamu na území Středočeského kraje a Prahy.

Při využití dvouřádkového LED panelu je nutné vybavit vozidlo zobrazovačem času a pásma.

4.3. Tlačítka na znamení k řidiči a světelná signalizace STOP

Tlačítka upozorňující řidiče na žádost cestujícího o zastavení v zastávce s režimem „na znamení“ musí být umístěna v blízkosti všech výstupních dveří. Funkční světelná návěst signalizace s nápisem „STOP“,

jako zpětná vazba k tlačítkům „znamení k řidiči“, musí být umístěna na místě viditelném v prostoru vozidla v blízkosti stanoviště řidiče nebo u každých dveří. Tlačítko musí být umístěno tak aby bylo lehce dosažitelné pro všechny skupiny cestujících V případě užití vozidel delších, než 13 m je pak tlačítko „na znamení“ umístěno navíc i v zadní části vozidla, pakliže se v tomto prostoru nenachází dveře vozidla.

4.4. Označovač jízdenek

Ve vozidle je umístěn alespoň jeden označovač jízdenek. Pakliže vozidlo přijíždějící na území Hlavního města Prahy ze Středočeského kraje obsluhuje na území Prahy alespoň jednu zastávku pro nástup cestujících, je vozidlo vybaveno označovačem jízdenek u všech dveří vozidla. V případě instalace pouze jednoho označovače na celé vozidlo, musí být tento umístěn v nástupním prostoru u řidiče. Označovač tiskne úplná a správná (požadovaná) data červenou barvou chemicky reagující s ochranným prvkem na jízdenkách. Kompletní popis funkcí a požadovaného formátu tisknutých informací je k dispozici v příloze [Standardů PID](#) – Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID v platném znění na stránkách www.pid.cz

4.5. Sledování vozidel pomocí GNSS + technické řešení

Vozidlo musí být vybaveno systémem sledování vozidel GNSS (GPS nebo Galileo) včetně automatického seřizování jednotného času pro odbavovací a informační systém.

4.6. Zobrazení pořadového čísla v systému PID

Pořadové číslo výkonu v systému PID je zobrazeno elektronicky či v papírové podobě za čelním sklem vozidla. Pořadová čísla se umísťují na spodní levou i pravou stranu předního okna. Požadovaná výška číslic je minimálně 75 mm v případě elektronického panelu a 100 mm v případě užití papírové podoby.

V případě, že vozidlo není vybaveno elektronickým zobrazovačem pořadového čísla, je pořadové číslo výkonu v systému PID zobrazeno v papírové podobě či natištěno na jiném pevném povrchu umožňující výměnu, například plastové tabulky, za čelním sklem vozidla.

Parametry pro výrobu plastových tabulek označující pořadí spoje

- Velikost 105x105mm
- Font DINMittelschrift
- velikost fontu 265 pt

4.7. Výbava pro osoby se smyslovým postižením zraku

Vozidlo musí být vybaveno prvky pro osoby se smyslovým postižením zraku, tj., přijímačem, vnějším reproduktorem zajišťujícím identifikaci vozidla osobou se smyslovým postižením zraku (dálkově aktivované hlášení čísla linky a směru jízdy vně vozidla) a příposlechovým reproduktorem na stanovišti řidiče zajišťujícím identifikaci požadavku na nástup nebo výstup osoby se smyslovým postižením zraku do/z vozidla (hlášení řidiči).

Pro toto zařízení jsou definovány požadavky:

- Funkční přijímač povelů z povelového vysílače pro nevidomé a slabozraké
- Přijímací kmitočet 86,790 MHz
- Modulace FSK

Propojení s palubním počítačem. Přijaté povely jsou předány do palubního počítače, který provede příslušnou akci (hlášení linky a cílové zastávky spoje vně vozidla; hlášení řidiči o nástupu/výstupu nevidomého).

4.8. Zařízení pro akustické hlášení do a vně vozu (vč. hlášení o změně tarifního pásma)

Vozidlo musí být vybaveno akustickým hlášením zastávek a informací (vnitřní, vnější, příposlech pro řidiče) s funkcí automatického vyhlašování zastávek na základě polohy GPS z databáze. Pro území PID data dodá IDSK/ROPID.

Zařízení pro akustické hlášení slouží pro informování cestujících vně i uvnitř vozidla a pro informování řidiče pomocí zvukových hlášení. Zařízení je proto rozděleno do tří základních skupin/kanálů:

1. Hlášení do vozidla
2. Hlášení vně vozidla
3. Hlášení pro řidiče (příposlech)

- Hlásič je integrován do palubního počítače;
- Dostatečná kapacita (minimálně 50 MB) paměti pro nahrávky ve formátu MP3;
- Zařízení musí podporovat třícestné použití, které umožní hlášení v jeden okamžik řidiči, cestujícím do prostoru vozu, tak i nevidomým vně dopravní prostředek (3x nezávislý audio výstup).

4.9. Zobrazovač času a pásma

Je vyžadován vždy, pokud je užitý vnitřní informační systém v podobě dvouřádkového LED panelu. V případě funkčního zobrazení času a tarifního pásma prostřednictvím LCD displejů není užití zobrazovače času a pásma nutné. V případě výpadku LCD panelů však musí být zajištěno náhradní zobrazení času a pásma (např. právě prostřednictvím zobrazovače). Vozidlo neumožňující ani náhradní zobrazení času a tarifního pásma prostřednictvím LCD panelů či zobrazovače z důvodu technické závady v průběhu výkonu, je způsobilé dokončit plánovaný denní výkon. Do doby odstranění závady pak pro další výkony musí být nahrazeno vozidlem jiným splňujícím výše uvedené požadavky.

Zobrazovač času (hh:mm) a pásma/zóny (3 znaky alfanumericky) je v případě jeho užití umístěn v přední části interiéru vozu a je viditelný z celého vnitřního prostoru. Je nutné, aby zařízení umělo zobrazit alfanumerické zobrazení tarifního pásma prostřednictvím LED pole červené barvy. Kompletní popis funkčností a požadovaného zobrazení je k dispozici v příloze [Standardů PID](#) – Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID v platném znění na stránkách www.pid.cz.

4.10. Reklama

Reklama nesmí zakrývat informační a jednotící prvky na vozidle, nesmí zakrývat žádné okenní plochy (kromě zadního čela, kde ale nesmí být zakryto zadní tablo s informací o čísle linky). Reklama nesmí propagovat užívání osobních automobilů či poškozovat veřejnou dopravu. Reklama nesmí propagovat násilí nebo extremismus a nesmí mít erotický podtext. Reklama prostřednictvím informačních LCD panelů pro cestující není na území Prahy a Středočeského kraje povolena.

4.11. Bezpečnost

Technický stav vozidla odpovídá platným právním předpisům. Vozidlo není provozováno ve stavu, který by mohl ohrozit bezpečnost, zdraví či život cestujících. Při závažné poruše ohrožující bezpečnost cestujících je nutná okamžitá výměna vozu.

5. POŽADAVKY NA ODBAVOVACÍ ZAŘÍZENÍ

5.1. Data a jejich výměna (kmenový dispečink, data do ZC, aj.)

Z pohledu organizátora musí odbavovací a informační systém dopravců zajistit import, export nebo výměnu důležitých dat týkajících se odbavení, jakož i informačních systémů ve vozidle.

5.1.1. Ve vztahu k organizátorovi

Import platných nebo připravovaných jízdních řádů, import dat o zastávkách, obězích, službách/turnusech a typech vozidel včetně určení jejich období platnosti. Import tarifních dat [číselníky tarifů, časové platnosti jízdních dokladů], whitelist.

Import dalších dat od organizátora: formuláře jízdenek – dle platného vzorníku jízdenek PID, akustické hlášení systému (nahrávky zastávek ve formátu MP3, systémové hlášení apod.).

Poskytování informací pro systémy organizátora (sestavy o tržbách, prodaných jízdenkách apod.), tvorba dalších uživatelských sestav dle potřeby organizátora.

5.1.2. Ve vztahu ke clearingovému centru

Přenos dat o všech prodaných jízdenkách do clearingového centra organizátora ve formátu CARDS Interface. Přenos dat o kontrolách všech jízdenek do clearingového centra organizátora ve formátu CARDS Interface.

5.1.3. Ve vztahu k dispečinku [systém MPV]

Správa a údržba potřebných dat pro správný chod MPV [číselníky, vypravení, turnusy, zprávy apod.) Schopnost zpracovávat data z kmenového dispečinku. Schopnost zasílat data do kmenového dispečinku organizátora (data o poloze vozidla a další informace) a to i případně do více dispečinků současně dle požadavku organizátora. V případě zasílání dat pouze do jednoho dispečinku, je potřeba implementovat výměnu dat mezi dispečinkem jiného integrovaného systému a dispečinkem PID. Komunikační protokol mezi dispečinky definuje dokument dostupný na vyžádání u organizátora.

5.2. Požadavky na odbavovací systém

5.2.1. Základní postuláty

Odbavovací systém musí umožnit odbavení podle Tarifu PID a Smluvních přepravních podmínek platných na daném území pro cestující:

- S jízdním dokladem vázaným ID bezkontaktní čipové karty podporující standard ISO 14443 (např. bezkontaktní čipové karty vydávané provozovatelem, bezkontaktní čipové karty vydávané ostatními integrovanými dopravními systémy/dopravci, partnerské karty a další možné nosiče na bázi uvedené normy. Konkrétně definuje příloha č. 2 – požadavky MOS na odbavovací zařízení
- Prostřednictvím bezkontaktní platební karty [minimálně asociací VISA a Mastercard), kdy odbavením je myšlena:
 - Bezhotovostní platba (s tiskem i bez tisku jízdního dokladu) v prodejním (retail) mód
 - Akceptace elektronických jízdních dokladů vázaných na ID bezkontaktní platební karty
 - Vedle plastové formy je počítáno i se všemi dalšími formami platebních karet MasterCard a Visa, například platební kartou. V mobilu, platební nálepkou, tzv. nositelnou elektronikou dle Přílohy č. 2: požadavky MOS na odbavovací zařízení
- S jízdním dokladem uloženým v aplikaci mobilního telefonu:
 - Vybaveného rozhraním NFC
 - Bez rozhraní NFC prostřednictvím 2D kódu
 - Pomocí zobrazení vizuálních informací („obrazcem“) displeji řidiče.

5.2.2. Legislativní požadavky

Odbavovací systém musí splňovat:

- Podmínky zákona č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a to včetně všech procesů práce s daty z odbavovacího zařízení dopravce a MOS.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů (GDPR)
- Podmínky Nařízení vlády č. 295/2010 Sb., o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících
- Splňovat obecně platné podmínky pro práci s bezkontaktní platební kartou MasterCard či Visa podle aktuálních pravidel.

5.2.3. Požadavky ze strany PID

Pro kompatibilitu musí odbavovací systém splňovat veškeré funkční požadavky a technické specifikace uvedené v příloze č. 2 tohoto dokumentu. Dále pak následující:

- Zařízení musí být v systému jednoznačně identifikovatelné (např. jedinečné výrobní číslo zařízení)
- Pracovat s bezkontaktní čipovou kartou a dalšími nosiči podporující standard ISO 1443 v souladu s bezpečnostní politikou dle Přílohy č. 2: Požadavky MOS na odbavovací zařízení
- Umožnit evidenci transakcí o odbavení

- Podporovat komunikaci ve standardu dle ISO 18092:2004 pro oblast technologie NFC
- Možnost zablokování označovačů a dalších odbavovacích zařízení řidičem na vyžádání či z provozních důvodů), revizorem (přihlášením se např. Revizorskou kartou).

5.3. Palubní počítač

5.3.1. HW požadavky

Všechna odbavovací zařízení musí disponovat dostatečným výkonem a pamětí, které zajistí

- Schopnost práce s definovaným počtem zastávek, zón, tarifními daty, JŘ, Tarifem PID
- Soulad s požadavky MOS dle Přílohy č. 2 tohoto dokumentu.

5.3.2. Čtečka bezkontaktních čipových karet

- Součástí vozidlového odbavovacího systému musí být čtečka bezkontaktních čipových karet umožňující akceptaci čipových karet dle ISO 14443
- Čtečka nebo samotné odbavovací zařízení musí poskytovat minimálně jednu pozici pro SAM PID.
- Zároveň musí být dodržen standard pro komunikaci se SAM modulem, který je uvedený v normě ISO 7816 [Identifikační karty — Karty s integrovanými obvody], především jeho části
 - 3. Karty s kontakty – Elektrické rozhraní a protokoly přenosu;
 - 4. Organizace, bezpečnost a příkazy pro výměnu;
 - 8. Příkazy pro bezpečnostní operace.
- Čtečka bezkontaktních čipových karet bude podporovat komunikaci i ve standardu dle ISO 18092:2004 pro oblast technologie NFC. Odbavovací terminál bude umožňovat komunikaci s mobilním telefonem v režimu card emulation mode.

5.3.3. Čtečka bezkontaktních platebních karet

- Minimálně akceptace bezkontaktních platebních karet VISA a Mastercard (ve všech podobách - tj. plastová karta, karta v mobilním telefonu, nositelná elektronika a další)
- Certifikovaná čtečka bezkontaktních platebních karet, která musí umožnit vzdálené nahrání tokenizačního algoritmu a tokenizačních klíčů, a která bude splňovat další požadavky dle Přílohy č. 2: Požadavky MOS na odbavovací zařízení
- Všechna zařízení použitá pro akceptaci bezkontaktních platebních karet VISA a Mastercard po dobu své životnosti musí splnit následující:
 - Certifikaci asociací dle aktuální verze relevantních standardů, zařízení musí vlastnit certifikáty pro akceptaci bezkontaktních asociačních karet
 - Certifikaci PCI DSS; zařízení musí splňovat funkční požadavky na zajištění ochrany citlivých dat platebních transakcí a musí podporovat tokenizaci čísla karty
 - Tokenizační algoritmy a klíče se mohou v čase měnit a zařízení musí umožnit vzdálenou změnu tokenizačních algoritmů a klíčů
 - Akceptaci vždy aktuálních typů platebních karet po celou dobu platnosti smlouvy na technickou podporu tak, aby byla zajištěna funkčnost veškerých typů bezkontaktních platebních karet v každém čase
 - V případě potřeby další požadavky definované acquirerelem systému — např. podmínky na monitorování zařízení, která budou akceptovat platební kartu v dopravním systému

- Součástí dodávky zařízení pracujícího s bezkontaktní platební kartou by měla být licence certifikované platební aplikace.

5.3.4. Optická čtečka

Součástí vozidlového odbavovacího systému bude optická čtečka, která umožní odbavení cestujících s jízdním dokladem, jehož součástí je 2D kód. Konkrétní technické požadavky jsou uvedeny v Příloze č 2: Požadavky MOS na odbavovací zařízení.

5.4. Tisk jízdních dokladů

Odbavovací zařízení musí disponovat termotiskárnou pro tisk jízdních dokladů.

5.4.1. Náležitosti vytištěného jízdního dokladu (posunutý počátek platnosti, aj.)

V případě mezikrajských linek, kdy všechny zastávky s výjimkou hraniční zastávky patří pouze do jednoho systému IDS, i kdy pouze hraniční zastávka patří do obou systémů IDS, mohou v případě, kdy cestující nakupuje papírový jízdní doklad, nastat tři situace:

- Cestující požaduje vydání papírového jízdního dokladu pro cestu mezi dvěma zastávkami PID – cestující je v tomto případě odbaven jízdním dokladem PID, který musí splňovat všechny náležitosti papírových jízdních dokladů uvedených v aktuální verzi dokumentu „Vzorník jízdenek PID“.
 - Cestující požaduje vydání papírového jízdního dokladu pro cestu mezi dvěma zastávkami sousedního IDS – cestující je v tomto případě odbaven papírovým jízdním dokladem sousedního IDS, který musí splňovat všechny náležitosti jízdních dokladů sousedních IDS a být tak v souladu s příslušnými dokumenty daného IDS (vzorník jízdních dokladů, SPP IDS, aj.).
 - Cestující požaduje vydání papírového jízdního dokladu pro cestu mezi dvěma zastávkami, kdy každá patří do jiného systému IDS – cestující je v tomto případě odbaven dvěma jízdenkami – jednou pro území PID a druhou pro území druhého IDS. První jízdní doklad je vydán do hraniční zastávky. Druhý jízdní doklad je pak vydán z hraniční zastávky do cíle cesty dle tarifu daného IDS. V případě cesty IDS-PID bude formulář jízdenky PID vypadat následovně:
- čas na jízdence (tj. čas počátku platnosti) je časem překročení hranice dvou IDS dle jízdního řádu = čas v hraniční zastávce (na obrázku je to 4 řádek, údaj 10:21)
pod informaci o DPH je doplněn řádek data uskutečnění zdanitelného plnění, např.: *DUZP 03.06.2020 08:30h* – jedná se o skutečné datum a čas vytištění této jízdenky
 - Na termopapír pro tisk jízdních lomených a překryvových dokladů PID/IREDO bude pro mezikrajské linky do jízdenky doplněno slovo „IREDO“ za podmínky, kdy je jízdenka mezikrajská (slovo „IREDO“ bude podmíněno tím, že na jízdence bude DÚZP)

PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA IDOL									
Použití se řídí Tarifem PID									
Přestupní jízdenka zvýhodněná									
30.08.2021 13:40 pásmo: 67									
483647 32767 483647 83647									
Platí pro 11 pásem 300 minut.									
836.47 Kč DP ROPID ČD									
cena včetně 27% DPH									
Doklad dle zák. 235/2004 Sb.									

Veškeré bližší informace a konkrétní interpretace jízdenek jsou součástí platného vzorníku jízdenek PID.

5.4.2. Požadavky na termopapír pro tisk jízdních dokladů PID

Pro tisk jízdenek PID je potřeba užití termopapíru, který bude opatřen následujícími ochrannými prvky.

Povinné:

- Holografický pás obsahující demetalizované plochy a viditelné prostým okem
- Guilloche a mikrotexy tištěné přímými barvami
- Barva reflexní obtížně reprodukovatelná kopírkami výpočetní techniky (doporučujeme barvu oranžovou)

Nepovinné například:

- Tisk termochromní barvou tj. barvou měnící svůj odstín při teplotách nad 27 stupňů C (např. po kontaktu s tělesnou teplotou)
- Vodoznak
- Ochranná perforace (výsek pravidelného tvaru)

Papír musí vždy nést veškeré povinné prvky zabezpečení a k tomu navíc jeden libovolný nepovinný prvek.

V případě nesplnění výše uvedených požadavků je možné objednat a využít standardizovaný a zabezpečený papír prostřednictvím společnosti Dopravní podnik hl. m. Praha, a.s.

Pokud bude využit vlastní papír za dodržení výše uvedených standardů, je potřeba předat vzory jízdenek, včetně vzoru koncového lístku, případně evidenčního lístku, a tyto vzory nechat odsouhlasit garanty standardů.

5.4.3. Požadavky na koncový lístek

Koncový lístek musí obsahovat rozpad jízdenek prodaných pro jednotlivá IDS (tj. pro konkrétní síť definovanou jedinečným Network ID) – z koncového lístku musí být zřejmé, jaké jízdní doklady byly v daném IDS na daném zařízení během směny prodány a jaká tržba za jízdní doklady daného IDS byla utržena.

6. Personál

6.1. Chování personálu

Provozní personál se chová slušně, vstřícně a přátelsky bez hrubého porušení pravidel slušného chování, komunikuje v českém nebo slovenském jazyce. Spolupracuje v rámci svých kompetencí s orgány přepravní a dopravní kontroly (pověřenými pracovníky dopravce a objednatele). Provozní personál nesmí během pobytu ve vozidle kouřit. Provozní personál je seznámen s pravidly jednání s osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a tato pravidla dodržuje.

6.2. Ústrojová kázeň řidiče

Řidič musí být oblečen v dopravcem definovaném a objednatelem odsouhlaseném stejnokroji s označením loga dopravce. Řidiči v zácvičku nebo ve zkušební době, kteří nejsou vybaveni stejnokrojem, musí být označeni alespoň visačkou s logem dopravce.

6.3. Prodej a kontrola jízdenek řidičem

Na příměstských linkách, kde nástup cestujících probíhá pouze předními dveřmi (tedy vyjma úseku od hranice Prahy směrem do centra Prahy), provádí prodej jízdenek, respektive důslednou kontrolu platnosti předložených jízdních dokladů, řidič. Prodej jízdenek je uskutečňován v souladu se Smluvními přepravními podmínkami PID a Tarifem PID. Platné jízdenky řidič vydává jako protihodnotu k předané hotovosti cestujícími. Řidič je povinen nastoupit službu s dostatečným směnným a udržovat je i během služby tak, aby byl schopen cestujícímu hradícímu jízdné přiměřenou hotovostí (ve smyslu Smluvních přepravních podmínek PID) vrátit peníze v hodnotě rozdílu ceny jízdenky a předávané hotovosti.

7. Organizační část

7.1. Kontrola dodržování standardu a jeho vyhodnocování

Kontrola dodržování Standardu na území Středočeského kraje a Hl. m. Prahy a jeho následné vyhodnocování je plně v kompetenci organizátorů IDSK/ROPID. V případě zjištění nedostatků jsou organizátoři oprávněni vyměřit dopravci smluvní pokutu dle sazebníku postihů uvedeného v přílozeč. 11 Smlouvy o přistoupení do systému společného Integrovaného dopravního systému Hlavního města Prahy a Středočeského kraje. Tato smluvní pokuta bude v případě, kdy daný kraj nemá s dopravcem uzavřenu smlouvu o Závazku veřejné služby, zprostředkovaně udělena objednatelem (sousedním krajem) a vzájemně vypořádána v rámci dané mezikrajské smlouvy.

Pravidelná hlášení o výsledcích měření standardů kvality, o zjištěných závadách apod. probíhají mezi zúčastněnými stranami přednostně elektronicky e-mailem na vzájemně předem dohodnuté adresy. V případě potřeby akutního nahlášení závady je možné využít přímé telefonické spojení s dispečinkem dopravce.

Vyhodnocení plnění jednotlivých standardů kvality se provádí čtyřikrát ročně, vždy po uplynulém čtvrtletí. Standardy kvality a vyhodnocení jejich dodržování ze strany dopravců jsou veřejné a jsou základem pro prezentaci kvality poskytovaných služeb.

7.2. Výklad standardu a metodická podpora

Výklad standardů kvality PID je oprávněn provádět výhradně objednatel prostřednictvím garanta standardu, který rovněž poskytuje metodickou podporu při jeho uplatňování.

7.3. Autorizace vozidla pro provoz v PID

Každé vozidlo (nové i starší), které nově vstupuje do služby v rámci systému PID, musí být autorizováno organizátorem IDSK/ROPID. Postup autorizace je následovný:

1. Dopravce požádá organizátora IDSK/ROPID o autorizaci vozidla pro provoz v PID prostřednictvím garanta standardů.
2. Organizátor IDSK/ROPID posoudí soulad vozidla se standardy kvality PID mezikrajských autobusových linek a zdokumentuje stav vozidla.
3. Pokud jsou splněny veškeré předepsané podmínky, organizátor IDSK/ROPID autorizuje vozidlo pro provoz v PID (udělí schválení nebo souhlas), přidělí vozidlu evidenční číslo a zanesení do systému sledování vozidel

8. Indikátory kvality

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepříjemná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B1	Plnění grafikonu	Provoz je zajišťován v souladu s platným grafikonem.	99,90 %	DPM	100 %	D	Neprovedení spoje nebo jeho části, plnění standardu 99,80 % a níže.	4× ročně	D	- průběžné sledování zaviněných a nezaviněných prostoje (hlášení dopravce do 9:00 následujícího dne) - namátkové měření při kontrolní činnosti - ukazatel: podíl provedených linkových km z počtu plánovaných linkových km na městských a příměstských linkách (rozděleno na plnění skutečné a plnění ovlivnitelné dopravcem)
B2	Dodržení kapacity vozidla	Spoj je zajišťován po celou dobu a v celé délce vozidlem předepsané nebo vyšší kapacity.	99,00 %	DPM	100 %	D	Snížení kapacity spoje oproti plánu nebo dopravnímu opatření.	4× ročně	D	- průběžné sledování změn kapacity (hlášení dopravce do 9:00 následujícího dne) - namátkové měření při kontrolní činnosti - ukazatel: procento plnění linkových km dle předepsaného typu vozidla (Mn, Md, Md+, Sd, Sd+, Kb, Kb+)

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B4	Garance bezbariérových spojů	Spoje, vyznačené v jízdním řádu mezinárodním symbolem pro přepravu osob na vozíku pro invalidy (garantované spoje), jsou zajištěny po celou dobu a v celé délce bezbariérově přístupným vozidlem.	99,00 %	DPM	100 %	D	- nedodržení garance bezbariérových spojů - na spoj je vypraveno vozidlo s nefunkční nájezdovou plošinou	4× ročně	D	- průběžné sledování změn (hlášení dopravce do 9:00 následujícího dne) - namátkové měření při kontrolní činnosti - ukazatel: procento plnění linkových km dle předepsaného typu vozidla
B5	Obsloužení zastávek	Vozidlo obsluhuje zastávky určené pro daný spoj. Cestujícím je umožněn (časově i místně) bezproblémový výstup / nástup, pokud to provozní situace umožňuje, a to včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace. V zastávkách na znamení zajistí dopravce zastavení vozidla, nachází-li se viditelně v prostoru zastávky jedna nebo více osob nebo zastavilo-li již v prostoru zastávky jiné vozidlo nebo použije-li cestující ve vozidle vnitřní signalizaci nebo nejsou-li ve vozidle hlášeny zastávky.	—	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	- bezdůvodné vynechání a neobsloužení zastávky - bezdůvodné sjetí z trasy či neodbavení cestujících	4× ročně	O	počet neobsloužených zastávek z celkového počtu provedených kontrol

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B7	Prodej jízdenek	Na území Středočeského kraje a Prahy řidič prodává jízdenky v souladu se SPP PID a Tarifem PID. Platné jízdenky vydává jako protihodnotu k předané hotovosti cestujícími (přiměřená hotovost ve smyslu SPP PID). Řidič také důsledně kontroluje tarifní kázeň cestujících (platnost předložených jízdních dokladů).	–	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	- nevydání jízdenky při převzetí hotovosti - vydání neplatné jízdenky - stanovená kontrola jízdních dokladů není prováděna	4× ročně	O	počet zjištěných závad z celkového počtu provedených kontrol
B8	Funkčnost odbavovacího zařízení	Odbavovací zařízení ve vozidle (pokladna, označovače) je plně funkční. V odbavovacím zařízení je použito správných náležitostí (papír, páska).	95 %	MSS (FZ)	75 % vozů	R	- nefunkční odbavovací zařízení nebo jeho část (řidičem nenahlášené či po uplynutí doby od nahlášení řidičem do včasné výměny vozidla – 90 min) - chybně fungující označovače mající vliv na posouzení platnosti označené jízdenky - více než 50 % nefunkčních označovačů - použití nesprávné barvy pásky v označovači - použití neschváleného papíru v zařízení na výdej jízdenek	4× ročně	O	podíl vozidel bez závad oproti definici standardu z počtu kontrolovaných vozidel

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B9	Informování ve vozidlech	Informace ve vozidle (vně i uvnitř) rozsahově odpovídají požadavkům tohoto standardu kvality, jsou kompletní, aktuální a čitelné.	85 %	MSS (FZ)	75 % vozů	R	- chybějící, nefunkční nebo neplatné informační prvky (zobrazovač času a pásma, linkové a směrové orientace, vnitřní informační panely) - neodstraněné závady ve vybavení vozidla platnými SPP PID, výjimkou z Tarifu PID do 3 pracovních dnů od nahlášení - nefunkční nebo špatně slyšitelné hlášení zastávek nebo chybně hlášené zastávky (minimálně 3 po sobě jdoucí) - chybné přepínání tarifních pásem - odchylka zobrazovače času větší než 1 minuta	4× ročně	O	podíl vozidel bez závad oproti definici standardu z počtu kontrolovaných vozidel
B10	Informování na zastávkách	Informace na zastávce na území Středočeského kraje a Prahy odpovídají Standardu zastávek PID (Zastávky BUS – Výtah ze Standardu zastávek PID), jsou kompletní, aktuální a čitelné.	90 %	MSS (FZ)	30 % zastávek na území Prahy, 100 % zastávek mimo území Prahy	R	Neodstraněné závady ve vybavení zastávky do 3 pracovních dnů od nahlášení (odpovědnost za vývės platného zastávkového jízdního řádu přísluší dopravci licenčně provozované linky, není-li s objednatelem smluvně upraveno jinak; odpovědnost za vše ostatní přísluší majiteli zastávkového zařízení).	4× ročně	O	podíl zastávek bez závady oproti definici standardu z celkového počtu kontrolovaných zastávek

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B11	Přesnost provozu	Provoz je zajišťován v souladu s platným jízdním řádem. Provoz je přesný, pohybuje-li se odchylka od jízdního řádu u nácestné zastávky v rozmezí 0 s až +179 s, u výchozí zastávky 0 až +59 s.	75 % pro přesný provoz, max. 1,5 % nepřijatelně předjetých spojů	DPM, MSS (FZ)	100 %	D	- záporná odchylka vyšší než 59 s u všech zastávek - kladná odchylka bezdůvodně vyšší než 59 s u výchozích zastávek nebo 179 s u nácestných zastávek	4× ročně	D	- podíl spojů odpovídajících definici přesného provozu (0 s až +179 s) z počtu měřených spojů - procento nepřijatelně předjetých spojů (záporná odchylka vyšší než 59 s)
B12	Přestupní vazby	Řidiči dodržují předepsané návaznosti a přestupy vyznačené ve vozovém jízdním řádu nebo v odbavovacím zařízení a musí umožnit cestujícím přestup (včetně cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace). Pokud není stanoveno jinak, v případě zpoždění některého spoje řidič vyčkává na přestup od času odjezdu dle JŘ a při návaznosti na vlak maximálně 299 s, případně postupuje dle dispozic dispečinku daného objednatele.	–	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	Nedodržení předepsaného přestupu / návaznosti (vyjma postupu v souladu s příkazem dispečinku).	4× ročně	O	Počet nedodržení návazností z počtu provedených kontrol

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B13	Chování jízdniho personálu	Provozní personál se chová slušně, vstřícně a přátelsky bez hrubého porušení pravidel slušného chování, komunikuje v českém nebo slovenském jazyce. Spolupracuje v rámci svých kompetencí s orgány přepravní a dopravní kontroly (pověřenými pracovníky dopravce a objednatele). Provozní personál nesmí během pobytu ve vozidle kouřit. Provozní personál je seznámen s pravidly jednání s osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a tato pravidla dodržuje.	–	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	- hrubé porušení pravidel slušného chování vůči cestujícím (např. vulgární vyjadřování, urážení cestujících) - bezdůvodné odmítnutí přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace - znemožnění nebo bránění výkonu dopravní a přepravní kontroly - kouření provozního personálu ve vozidle - řidič nekomunikuje českým nebo slovenským jazykem	4× ročně	O	počet zjištěných závad oproti definici standardu z počtu provedených kontrol

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepříijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B14	Ústrojová kázeň	Řidič je po celou dobu výkonu oděn v dopravcem definovaném a objednatelům odsouhlaseném stejnokroji s logem dopravce. Řidiči v zácviku nebo ve zkušební době, kteří nejsou vybaveni stejnokrojem, musí být označeni alespoň visáčkou s logem dopravce a ve slušném a čistém oděvu - jednobarevná decentní košile nebo polokošile - vesta nebo svetr - tmavá bunda nebo sako - tmavé jednobarevné kalhoty nebo sukně (v letním období možno krátké kalhoty)	95 %	MSS (FZ)	75 % vozů	R	Nevhodná stejnokrojová kázeň, která je v rozporu s definicí standardu.	4× ročně	O	podíl kontrol bez závady oproti definici standardu z celkového počtu kontrol
B15	Čistota vozidel	Interiér i exteriér vozidla je při výjezdu na každou část výkonu čistý (exteriér s výjimkou mrazivých dnů), udržovaný, upravený, bez odpudivých prvků. Dopravce odstraňuje v rámci svých možností a v co nejkratším čase po zjištění prvky graffiti vně i zevnitř vozidla.	90 %	MSS (FZ)	75 % vozů	R	Silné znečištění vozidla, způsobující nečitelnost informačních prvků, nebo silně znečištěné sedačky, zadržovací tyče, úchyty pro cestující.	4× ročně	O	Průměrná čistota všech měřených vozidel dle bodového hodnocení jednotlivých aspektů (vnější čistota, čitelnost informačních prvků, sedačky, podlaha) s přiřazením váhy (čtyřbodová stupnice)

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepříijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B16	Čistota zastávkových zařízení	Zastávkový označník a jeho příslušenství je udržováno čisté a nepoškozené. Všechny informační prvky, zastávkové jízdní řády a provozní informace jsou dobře čitelné.	90 %	MSS (FZ)	30 % zastávek na území Prahy, 100 % zastávek mimo území Prahy	R	Neodstraněné závady v čistotě zastávkových označků a jejich příslušenství do 3 pracovních dnů od nahlášení.	4× ročně	O	podíl zastávek bez závady oproti definici standardu z celkového počtu kontrolovaných zastávek
B17	Rizikové situace	Bezvadný technický stav vozidla, odpovídající platným právním předpisům. Případné závady je nutno ihned odstranit.	–	DPM (K)	kontrolní vzorek	R	Závažné technické závady vozidla ohrožující bezpečnost či zdraví cestujících, například: - jízda s nezajištěnými (nezavřenými) dveřmi - neupevněné sedačky ve voze - nezajištěné nebo chybějící úchyty pro cestující Řidič je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky	4× ročně	O	počet zjištěných rizikových situací z počtu provedených kontrol
B18	Stáří vozidel	Vozidlo v evidenci dopravce určené pro provoz na linkách PID není starší než 16 let. Průměrné stáří vozového parku pro každého z dopravců nesmí na výše specifikovaných dopravních výkonech přesáhnout 9 let.	100 %	DPM	100 % (data vždy k poslednímu dni měřené čtvrtletí)	D	Vozidlo provozované na linkách PID je starší než 16 let. Průměrné stáří vozového parku pro každého z dopravců přesahuje na výše specifikovaných dopravních výkonech přesáhnout 9 let.	4× ročně	D	- průměrné stáří vozového parku - počet nepříijatelných situací

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepříijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B20	Tepelná pohoda	Ve vozidle je dodrženo předepsané teplotní rozmezí (v případě teplot nad 22 °C neplatí pro vozidla, která nemusí být vybavena celovozovou klimatizací)	80%	DPM (K)	75% vozů/kontrolní vzorek	R	Při venkovní teplotě nižší než 8°C není zapnuté topení, při teplotě vyšší než 25 °C není zapnutá celovozová klimatizace, je-li jí vozidlo vybaveno	4× ročně	O	- podíl vyhovujících vozidel
B21	Vnější vzhled vozidel	Vozidlo odpovídám požadavkům kapitol 3 a 4 tohoto Standardu	99%	DPM	100 % (data vždy k poslednímu dni měřeného čtvrtletí)	D	Vozidlo neodpovídám požadavkům kapitol 3 a 4 tohoto Standardu	4× ročně	O	- podíl vyhovujících vozidel

Vysvětlivky:

DPM = metoda přímého provedení (sběr dat ze záznamového zařízení, statistiky dopravce nebo objednatele nebo měření na vzorku)

MSS = tajně provedený zákaznický test

K = měření v rámci kontrolní činnosti

FZ = měření fiktivním zákazníkem

D = dopravce

O = organizátor IDSK/ROPID

Příloha č.1

Grafika obrazovek LCD – dostupná na pid.cz ve své aktuální verzi.

příloha č.1
standards odbavení
MOS – POŽADAVKY na odbavovací zařízení
Verze 2.2

Požadavky MOS na odbavovací zařízení

Níže uvedené specifikace jsou stanoveny Operátorem ICT, a.s. (dále OICT) jakožto provozovatelem systému MOS a bezpečnostním garantem EOC realizovaným prostřednictvím MOS. Dokument je nedílnou součástí Standardů odbavení, které jsou vydány organizátory veřejné dopravy ROPID a IDSK, a je závazný pro správce odbavovacích zařízení, nebude-li určeno jinak.

OBSAH

POŽADAVKY MOS NA ODBAVOVACÍ ZAŘÍZENÍ	26
SHRNUTÍ DOKUMENTU.....	27
ODBAVENÍ S VYUŽITÍM METODY WHITELIST	28
PŘÍMÁ KOMUNIKACE ODBAVOVACÍHO ZAŘÍZENÍ S MOS	28
NEPŘÍMÁ (TM SERVER) KOMUNIKACE ODBAVOVACÍHO ZAŘÍZENÍ S MOS	29
PRINCIP KOMUNIKACE/PŘÍSTUPU K ODBAVOVACÍM DATŮM PRO PŘÍMOU I NEPŘÍMOU KOMUNIKACI.....	29
ON-LINE KOMUNIKACE ODBAVOVACÍHO ZAŘÍZENÍ S MOS	30
ODBAVOVACÍ ZAŘÍZENÍ – TECHNICKÉ VYMEZENÍ, PROCESY	30
SOUBĚŽNÉ PROCESY SOUVISEJÍCÍ S ODBAVENÍM	31
KOMUNIKACE SPRÁVCŮ ODBAVOVACÍCH ZAŘÍZENÍ VŮČI MOS	31
TOKENIZACE V KONCOVÝCH ZAŘÍZENÍCH A PRÁCE S IDENTIFIKÁTORY	32
ODBAVENÍ POMOCÍ MOBILNÍ APLIKACE	33
TECHNICKÉ PARAMETRY	33
PŘÍLOHA Č.1 – STRUKTURA WHITELIST	34
PŘÍLOHA Č.2 – DATOVÁ VĚTA CARDS EXCHANGE.....	34
PŘÍLOHA Č.3 – PROCESY ODBAVENÍ	34
PŘÍLOHA Č.4 – TECHNICKÁ DOKUMENTACE MOBILNÍ APLIKACE PID LÍTAČKA	34

8.1. Shrnutí dokumentu

Dokument popisuje aspekty řešení MOS (Multikanálový odbavovací systém) v souvislosti s funkcionalitami odbavení a kontroly cestujících v rámci Hl. města Prahy a Středočeského kraje.

Textace dokumentu má charakter technických specifikací popisujících jednotlivé funkční celky, parametry řešení, procesní stavy a bezpečnostní aspekty.

Dokument je pracovním materiálem OICT a může být následně rozvíjen či jeho části mohou být zapracovány do návazných dokumentů organizátorů dopravy ROPID a IDSK.

Odbavení s využitím metody WHITELIST

Nový odbavovací systém pro Prahu a Středočeský kraj je založen na on-line databázovém řešení, s distribucí informací nutných pro odbavení cestujících přímo do odbavovacích zařízení dopravců či do terminal management systémů (TMS) správců odbavovacích zařízení. Informace pro odbavení budou obsaženy v tzv. whitelistech (WL – seznam jízdních dokladů vázaných k identifikátoru). Níže jsou uvedena možná řešení odbavení při využití kontrol přes WHITELIST. Předpokladem OICT je využití tohoto způsobu odbavení pro regionální a příměstskou autobusovou dopravu, železniční dopravu a revizorské kontroly v celém prostředí PID.

8.2. Přímá komunikace odbavovacího zařízení s MOS

- Komunikační rovina, kdy odbavovací zařízení či revizorská čtečka přistupují na repository MOS (síťově vystavené úložiště) a z daného repository stahují WL a další potřebná data k odbavení či kontrole.
- Stahování dat iniciované koncovým zařízením v definované periodě či vynucené uživatelem koncového zařízení mimo standardní periodu.
 - Komunikace probíhá přes šifrovaný protokol, aby nedošlo k odchycení a následně k jejich zneužití
- Formát dat WL a dalších je definován provozovatelem MOS:
 - Formát je ve formátu TLV.
 - Bližší popis jak struktury souboru, tak souboru samotného poskytuje dokumentace struktury whitelist ve své aktuální platné verzi. Viz. příloha č.1 tohoto dokumentu.
- Uložení stažených dat z MOS na koncové zařízení musí splňovat následující parametry:
 - Data jsou uložena na koncovém zařízení v chráněném repository, do něž je přístup zajištěn autentizací v rámci zařízení – zajištění odbavovacích dat MOS proti přímému přístupu uživatele.
 - Klíč pro šifrování fotografií z WL je v nevolatilní paměti uložen některým z následujících způsobů:
 - a) v SAM (preferovaná varianta)
 - b) ve PCI-DSS certifikovaném zařízení
 - c) v interním nebo externím HW modulu s bezpečnostními funkcemi
- Výkonnostní požadavky
 - Časové požadavky na odbavení bankovních platebních karet jsou dány pravidly karetních společností a musí být dodrženy
 - Počáteční velikost absolutního WL v době spuštění systému MOS se pohybuje okolo hodnoty 200 MB. Absolutní whitelist může v průběhu životního cyklu systému nabývat velikost až 2 GB v závislosti na rozšiřování PID a integrace dalších identifikátorů. Předpokladem je, že nahrání WL je realizováno při nastavení koncových zařízení.
 - Odbavovací zařízení a celý systém odbavení musí být připraven na přehrání nového absolutního WL a to na vyžádání bez další provozních či implementačních vícenákladů. Tato operace bude prováděna primárně vzdáleně bez nutnosti ručního fyzického zásahu.
 - Aktualizace WL a dalších dat jsou realizovány ve formě inkrementálních dat, kdy koncové zařízení v pravidelné periodě kontroluje nový inkrement na repository MOS, stahuje jej a automatizovaným procesem změny zpracovává
 - Kvalifikovaný odhad běžného inkrementu v periodě 15 min je v rozsahu 1 kB – 1 500 kB. Běžná střední hodnota 15 min WL je cca 40 kB.
 - Základní četnost aktualizace WL je v periodě 15 min
 - Rozdílové inkrementy po jejich zpracování nejsou odstraněny, ale jsou konsolidovány do tzv. denního uceleného inkrementu. Daný denní inkrement bude uložen v repository MOS a pokud nastane situace, kdy koncové zařízení bude vyžadovat aktualizaci WL při rozsahu aktualizace vyšší než jeden den (24 h) využije

tento konsolidovaný inkrement. Konsolidované inkrementy jsou k dispozici hodinové a denní.

8.3. Nepřímá (TM Server) komunikace odbavovacího zařízení s MOS

- Komunikační rovina, kdy TM servery přistupují na repository MOS (síťově vystavené úložiště) a z daného repository stahují WL (či další potřebná data k distribuci pro odbavení či kontrolu).
- Stahování dat iniciované TM servery v definované periodě či vynucené uživatelem TM serveru mimo standardní periodu
- Pro přenos dat a uložení platí shodné požadavky jako u přímé komunikace popsané výše.
- Uložení stažených dat z MOS na TM serveru musí splňovat následující parametry:
 - Data jsou uložena na TM serveru takovým způsobem, aby nebylo možné je modifikovat, poškodit, zneužít, zcizit či k nim bez řádného důvodu a autorizace přistupovat.
 - Správce TM serveru zajišťuje dostupnost, důvěrnost a integritu dat MOS u něj uložených. Dbá zejména na oddělení rolí, autorizaci uživatelů a auditování jejich činnosti.
 - Po stažení dat z MOS je provozovatel TM serveru odpovědný za dodaná data.
 - Samotný obsah dat není provozovatel TM serveru oprávněn měnit (strukturu ano).
- Následná distribuce dat a jejich použití je v gesci provozovatele TM serveru (správce odbavovacích zařízení).

8.4. Princip komunikace/přístupu k odbavovacím datům pro přímou i nepřímou komunikaci

Zásadní předpoklady zajišťující funkční proces

- MOS prostředí vystavuje datové soubory s inkrementy dle výše uvedené definice v pravidelných intervalech a zajišťuje neustálou dostupnost těchto dat pro jejich následné stažení
- MOS garantuje ucelenost a správnost poskytovaných dat
- MOS vystavuje data prostřednictvím webové služby ve formě publikovaných souborů umožňujících jejich stažení pro autorizované klienty (TMS, odbavovací zařízení)
- Ověření klientů je oproti MOS autentizačnímu řešení

Princip předpokládané komunikace

- Klient (TMS, odbavovací zařízení) volá přes své rozhraní prezentační vrstvu MOS. V rámci volání je MOS dotazován, zdali není publikována aktuálnější verze odbavovacích dat, než je verze umístěná v TMS či v odbavovacím zařízení (na pozadí probíhá proces ověření).
 - Pokud data na MOS **nejsou** novější než data v TMS, komunikace je ukončena a záznam o komunikaci je uložen do logu TMS či OZ.
 - Pokud data na MOS prezentační vrstvě jsou **novějšího** typu, je zpětně informován TMS či odbavovací zařízení o tomto stavu.
 - Následně TMS či odbavovací zařízení iniciuje požadavek na stažení těchto dat
 - Po stažení dat je navržena informace o úspěšném stažení
- Pokud v rámci komunikace s TMS či odbavovacím zařízením dojde k selhání ověření verze odbavovacích dat či přerušení komunikace nebo chybnému stažení, je následně komunikace opakovaně navazována co nejdříve po obnovení datového připojení.

8.5. ON-LINE komunikace odbavovacího zařízení s MOS

- Komunikační rozhraní LTE, 4G, 3G, EDGE, GPRS, v definovaných oblastech WIFI
- Pro on-line komunikaci je v rámci implementace MOS vydefinováno komunikační API mezi koncovými zařízeními a MOS prostředím
- Přímá on-line komunikace koncových zařízení do MOS je přímým přístupem přes webovou službu MOS do "živého" prostředí k on-line datům.

- Mimo standardního odbavení za pomoci dat uložených offline na WL v zařízení, umožní zařízení vyvolání online dotazu na daný konkrétní identifikátor cestujícího. Webová služba MOS data navrátí ve stejné struktuře jako standardní inkrement WL, ale o velikosti pouze 1 záznamu. Blíže příloha č.1.

Odbavovací zařízení – technické vymezení, procesy

Popis požadavků na koncové zařízení z pohledu zpracování odbavovacích dat MOS a předpokládaných procesů a bezpečnostních aspektů.

Proces komunikace – v rámci komunikace načítání WL z MOS repository či TMS (Terminal Management System) bude zařízení iniciovat následující procesy:

- Vyvolání spojení na MOS ve formě autentizovaného spojení přes definovaný komunikační port na TCP-IP úrovni bude zabezpečeno šifrováním na úrovni HTTPS a autorizováno pomocí přihlašovacích údajů případně certifikátu. Spojení je možné zabezpečit i pomocí VPN.
 - Princip komunikace s TMS je v gesci Dopravce/Provozovatele koncového zařízení
- Vyvolání kontroly aktualizace – kontrola verze WL oproti aktualizaci na zdrojovém místě (MOS/TMS)
- Pokud je aktualizace nalezena je v rámci zabezpečené komunikace (MOS) zajištěn přenos dané aktualizace do úložiště koncového zařízení
 - Je požadavkem MOS jako poskytovatele odbavovacích dat, aby úložiště na koncovém zařízení splňovalo následující parametry
 - Úložiště neumožňuje přístup jakémukoliv uživateli přihlášenému do odbavovacího zařízení
 - Přístup je zajištěn pouze přes aplikační úroveň lokálním servisním účtem pod, kterým běží aplikační rozhraní.
 - Jakýkoliv přístup do úložiště (mimo operace odbavení) je plně logován.

Proces uložení a zpracování

Výše uvedený komunikační proces zajistil dodání datové aktualizace do cílového úložiště koncového zařízení.

Následuje proces, který zajistí data pro zpracování:

- Aktualizace (inkrement) – je aplikačně načtena na straně koncového zařízení.
- Následně je inkrement zapracován do WL (proběhne aktualizace záznamů v WL, jež jsou součástí inkrementu)
- Pokud je proces zapracování úspěšný je povýšena verze WL
- Jestli je zapracování neúspěšné jsou rozběhnuty opravné mechanismy. Pokus o stažení a načtení inkrementů opakovaně.
- Aktualizace a zpracování inkrementu nesmí zásadním způsobem ovlivňovat chod koncového zařízení (zpomalení apod.) Akceptovatelné zpomalení standardní odbavovací funkcionality je v řádu 50 % oproti standardnímu času trvání těchto funkcionalit. V případě právě probíhajícího zpracování inkrementu, je nutné, aby zařízení disponovalo možností upozornění na tuto

skutečnost nebo aby obsluha mohla informaci o stavu zpracování jednoduše dohledat v rámci administrace zařízení.

Zabezpečení dat a procesu

Jak bylo výše uvedeno, je komunikace mezi koncovým zařízením a zdrojovými systémy MOS/TMS zajištěna. Taktéž je potřebné zajištění dat na cílovém úložišti v požadovaném rozsahu. V neposlední řadě je nutné zajistit informovanost o stavech v úložišti a na komunikační úrovni formou logování/auditování dění.

Zde jsou uvedeny požadované aspekty takového zabezpečení:

- **Komunikace zajištěna** připojením point to point (koncové zařízení „to“ zdrojový systém)
 - Zabezpečení pro takové spojení na úrovni ověření přístupu
 - Komunikace zapouzdřena pro zajištění nečitelnosti komunikace a dat při útoku zvenčí
 - Logované stavy propojení
- **Úložiště**
 - Úložiště zajištěné proti uživatelskému a datovému vstupu (načtení/manipulace/stažení)
 - Přístup pouze přes definované aplikační rozhraní vytvořené ve spolupráci s provozovatelem MOS
 - Přístup/ověření přes lokální účet navázaný na servisní službu aplikace
- **Logování/auditování**
 - Zajištění logování všech stavů spojených s řešením odbavení při využití úložiště a procesů MOS
 - Auditování přístupu na úložiště
- **Synchronizace času**
 - Odbavovací zařízení synchronizují a udržují přesný čas dle GNSS.

Souběžné procesy související s odbavením

8.6. Komunikace správců odbavovacích zařízení vůči MOS

- Provozovatel řešení MOS předpokládá, že v rámci běžné komunikace MOS vůči okolnímu prostředí bude v komunikační rovině probíhat i výměna dat mezi Správcí odbavovacích zařízení (ve většině případů se bude jednat o Dopravce) a MOS ve smyslu dodávky informací o stavech a dění v prostředí v rámci odbavení a kontroly. MOS předpokládá následující stavy komunikace Správce -> MOS.
 - Správce odbavovacích zařízení/Dopravce poskytuje provozovateli MOS komplexní a aktualizovaný seznam odbavovacích zařízení/vozidel a revizorských zařízení. Tento seznam aktualizuje a dává na vědomí neprodleně po zařazení či vyřazení odbavovacího zařízení.
 - Poskytovaná data dopravcem jsou informativního charakteru a zahrnují následující statistické a provozní informace:
 - Stav aktuálnosti WL a ostatních MOS dat
 - 1x za den informace o odbavení identifikátory, ke kterým je vázán jízdní doklad
 - Selhání, nestandardní stavy, a další provozní informace ovlivňují poskytované služby MOS
 - Informace bezpečnostního charakteru spojené s přístupem k MOS poskytovaným službám
- Výše uvedené požadavky na datové toky mají následující význam

- Analytické informace spojené s provozem, užíváním WL a ostatních MOS dat
 - Statistické vyhodnocení odbavení či kontroly
 - Dohled stavů s dopadem na provoz MOS funkcionalit
 - Bezpečnostní analytika
- Předávané informace musí respektovat zajištění bezpečného předání dat mezi Správcem a MOS provozovatelem.
- Data jsou předávaná ve formě definované datové věty Cards Exchange. Její popis je součástí přílohy č.2.

8.7. Tokenizace v koncových zařízeních a práce s identifikátory

BPK jsou na koncových odbavovacích zařízeních tokenizována už v PCI-DSS certifikované části zařízení, ostatní identifikátory MOS mohou být tokenizovány tamtéž, nicméně je přípustné tuto funkcionalitu řešit i v mimo PCI-DSS certifikované části. Minimálně musí být odbavovacími zařízeními podporovány všechny v současnosti vydávané BPK od VISA a Mastercard.

Odbavovací zařízení musí podporovat čtení a práci minimálně s následujícími typy karet:

Mifare DesFire EV1 a vyšší verze kromě verze EV2 (všechny dostupné velikosti)

Dále musí plně implementovat ISO/IEC 14443 tak aby v budoucnu byla možná podpora i dalších typů nosičů.

- Pokud je i tokenizace ostatních partnerských karet prováděna v PCI-DSS certifikované části postačí z bezpečnostního hlediska pouze dodržování PCI-DSS.
- Pokud je tokenizace prováděna mimo PCI-DSS část jsou požadavky na uložení klíčů v nevolatilní paměti následující:
 - a) v SAM
 - b) ve PCI-DSS certifikovaném zařízení
 - c) v interním nebo externím HW modulu s bezpečnostními funkcemi

V koncových odbavovacích zařízeních je doporučeno pracovat s oběma platnými tokeny ke každému nosiči z důvodu bezešvého přechodu celého systému v době expirace jednoho z klíčů/algoritmů na nový, byť v případě, že správce TMS je schopen veškerá svá zařízení dálkovým přenosem v řádu hodin převést na nové tokenizační algoritmy a klíče, lze zajistit funkčnost odbavení i pouze s jedním platným tokenem.

Odbavovací zařízení budou podporovat ověření pravosti a jedinečnosti vybraných identifikátorů/karet prostřednictvím otevření zabezpečeného úložiště (nebo jeho části) za pomoci čtecích klíčů uložených na SAM.

Zároveň umožní i možnou budoucí implementaci ověření ostatních partnerských karet v režimu challenge-response.

Správce TMS obdrží stanoveným klíčovacím ceremoniálem od provozovatele systému MOS nové klíče a algoritmy pro tokenizaci dle schématu životnosti párů algoritmus/klíč MOS. Výchozí hodnota je obnova páru algoritmus/klíč každé 3 roky.

Klíčovací ceremoniál bude detailně popsán až v implementační fázi dle dohody s provozovatelem systému MOS.

Bližší práci s identifikátory a celkové procesy odbavení popisuje dokument v příloze č.3 ve své aktuální verzi.

Odbavení pomocí mobilní aplikace

Popis požadavků na koncové zařízení z pohledu zpracování odbavení cestujících využívající mobilní aplikaci pro nákup jednotlivých jízdenek.

Mobilní aplikace podporuje několik variant kontroly jednotlivých jízdných dokladů podle typu:

1. Vizuální kontrola
2. Strojové načtení 2D kódu
3. Dotaz do DB

Odbavovací zařízení musí zajistit kompatibilitu odbavení přes NFC i v momentě kdy v telefonu, který je využíván jako identifikátor či nese jednorázovou jízdenku, je aktivní emulovaná platební karta, tedy telefon vysílá obě tyto věci zároveň. Odbavovací zařízení musí správně vyhodnotit, zda je v režimu platby a případně využít emulovanou kartu v mobilním telefonu pro platbu za jízdenku, či je v režimu odbavení identifikátoru nebo jízdenky, a tedy korektně načíst NFC vysílání mobilní aplikace.

8.8. Technické parametry

Bližší informace o způsobu kontroly mobilní aplikace popisuje technická dokumentace v příloze č.4

1. Příloha č.1 – Struktura whitelist

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

2. Příloha č.2 – datová věta cards Exchange

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

3. Příloha č.3 – procesy odbavení

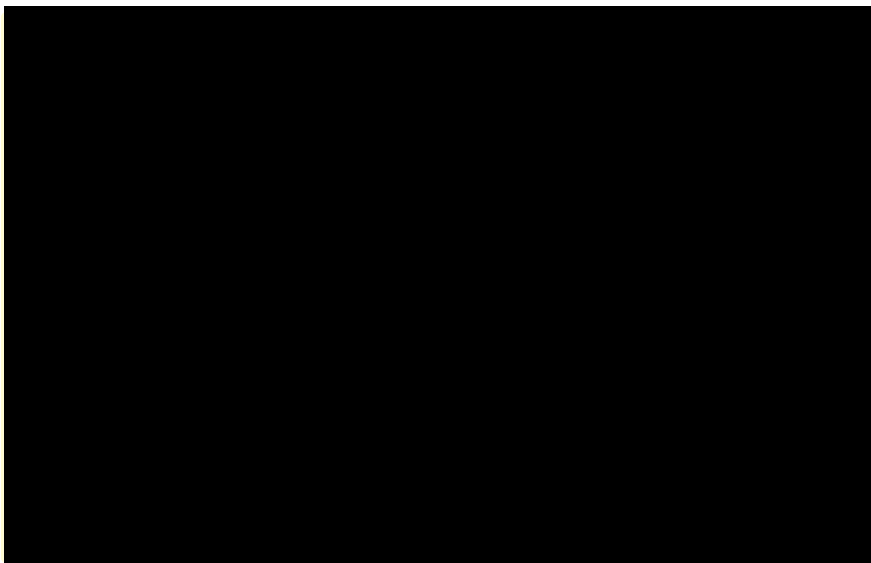
Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

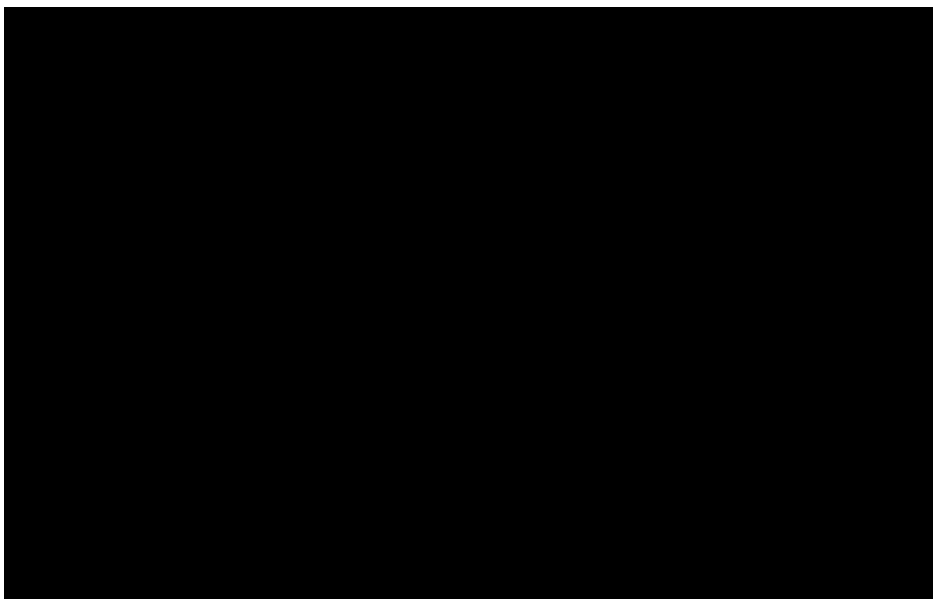
4. Příloha č.4 – technická dokumentace mobilní aplikace PID Lítačka

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

5. Příloha č.5 – dokumentace SAM modul

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.





SAZEBNÍK POSTIHŮ

Příloha č. 8

Dopravce je povinen zaplatit smluvní pokutu ve stanovené výši v Kč za každý zjištěný případ uvedený níže:

1. PROSTOJ A ZÁMĚNA PŘEDEPSANÉHO TYPU VOZIDLA

1a)	nahlášený prostož kategorie 1 vozidla na lince - do uplynutí 90 min od vzniku prostoje na výkonu - po uplynutí 90 min od vzniku prostoje na výkonu	50,-/km 150,-/km	p n
1b)	nahlášený prostož kategorie 2 vozidla na lince - do uplynutí 90 min od vzniku prostoje na výkonu - po uplynutí 90 min od vzniku prostoje na výkonu	- 50,-/km	p n
1c)	nenahlášený prostož vozidla na lince	2 000,- + 300,-/km	p
1d)	nezajištění spoje školní linky nebo spoje označeného ve VJŘ jako školní dle JŘ	1 500,-	
1e)	nezajištění posledního spoje na lince dle JŘ	5 000,-	
1f)	nahlášená nepovolená záměna typu předepsaného vozidla na výkonu z hlediska bezbariérové přístupnosti	15,-/km	n t
1g)	nenahlášená nepovolená záměna typu předepsaného vozidla na výkonu z hlediska bezbariérové přístupnosti	2 000,- + 30,-/km	t
1h)	nahlášená nepovolená záměna typu předepsaného vozidla na výkonu z hlediska kapacity	15,-/km	n t
1i)	nenahlášená nepovolená záměna typu předepsaného vozidla na výkonu z hlediska kapacity	2 000,- + 30,-/km	t
1j)	nahlášená nepovolená záměna typu předepsaného vozidla na výkonu z hlediska jiného, zde v ostatních bodech neuvedeného, kritéria, které je smluvně stanoveno (typ pohonu, emisní norma, počet dveří, intervalem stanovený počet míst k sezení/stání, prostor pro jízdní kola apod.)	15,-/km	n t
1k)	nenahlášená nepovolená záměna typu předepsaného vozidla na výkonu z hlediska jiného, zde v ostatních bodech neuvedeného, kritéria, které je smluvně stanoveno (typ pohonu, emisní norma, počet dveří, intervalem stanovený počet míst k sezení/stání, prostor pro jízdní kola apod.)	2 000,- + 30,-/km	t
1l)	nahlášený provoz vozidla nesplňujícího maximální povolené stáří vozidla nebo nejstaršího vozidla (vozidel), vlivem kterého není plněno maximální povolené průměrné stáří vozového parku	10,-/km	n vř
1m)	nenahlášený provoz vozidla nesplňujícího maximální povolené stáří vozidla nebo nejstaršího vozidla (vozidel), vlivem kterého není plněno maximální povolené průměrné stáří vozového parku	2 000,- + 20,-/km	vř

2. JÍZDNÍ ŘÁD

2a)	předčasný odjezd vozidla ze zastávky s odchylkou v rozmezí od 61 do 300 s za každou zastávku (v případě předčasného odjezdu s odchylkou vyšší než 300 s je postupováno podle odstavce 1 - viz pozn. p)	500,-	
2b)	provozně neodůvodněný pozdní odjezd vozidla z výchozí zastávky v rozmezí +60 s až +299 s	400,-	
2c)	provozně neodůvodněný pozdní odjezd vozidla z výchozí zastávky o 300 s a více (v případě pozdního odjezdu o více než 40 min je postupováno podle odstavce 1 - viz pozn. p)	1 000,-	
2d)	zaviněný pozdní odjezd vozidla z nácestné zastávky	400,-	
2e)	nezajištění předepsané návaznosti při násl. intervalu spojů navazujících linek do 29 minut	1 000,-	
2f)	nezajištění předepsané návaznosti při násl. intervalu spojů navazujících linek 30 minut a více	2 000,-	
2g)	neobsloužení zastávky, neumožnění nástupu/výstupu (za každou zastávku), provozně neodůvodněné sjetí z trasy dle licence nebo dopravního opatření	1 000,-	
2h)	zastavení vozidla jako 3. či dalšího v pořadí na zastávce bez následného zastavení u označníku (neumožnění nástupu)	400,-	
2i)	provoz na lince odlišný od platných VJŘ (neplatné VJŘ, neschválené úpravy; nevztahuje se na dispečerské řízení při mimořádných událostech)	5 000,-	
2j)	negarantování alespoň minimálního stanoveného podílu výkonů zajišťovaných bezbariérově přístupnými vozidly vyznačením příslušných spojů v JŘ (posuzuje se za kalendářní čtvrtletí; neplatí pro dopravce s méně než 5 vozidly evidovanými pro provoz v PID)	30 000,-	

3. POVINNOSTI ŘIDIČE

3a)	nevydání platné jízdenky cestujícímu po převzetí hotovosti, vydání jízdenky v nižší než uhrazené hodnotě, prodání neodebrané jízdenky (vydané jinému cestujícímu), nebo umožnění přepravy cestujících bez řádně zaplaceného jízdného	4 000,-	
3b)	nesprávné přepínání tarifních pásem řidičem, vydání jízdenky s nesprávným tarifním pásmem	800,-	
3c)	nesprávné stanovení ceny jízdného	800,-	
3d)	nepředložení platného a čitelně vyplněného záznamu o provozu vozidla (či provozního výkazu řidiče tramvaje) k zápisu	1 000,-	
3e)	neoprávněný zásah řidiče do součástí odbavovacího zařízení, informačního systému nebo systému pro sledování polohy vozidla	2 000,-	
3f)	kouření řidiče nebo jiné osoby s vědomím řidiče ve vozidle před výkonem spoje na lince	1 000,-	
3g)	kouření řidiče ve vozidle během výkonu spoje na lince	2 000,-	
3h)	nezajištění doplňkového prodeje jízdenek na spoji linky v tar. pásmu P	800,-	z *
3i)	znemožnění výkonu přepravní kontroly, neuposlechnutí výzvy pověřeného pracovníka kontroly (nevyčkání na žádost pracovníků PK do příjezdu policie, nevyčkání v zastávce na žádost pověřeného pracovníka při provádění zápisu do ZPV a podobné úmyslné překážky v kontrole)	6 000,-	
3j)	řidič nedodrжуje ustanovení SPP či Tarifu PID	2 000,-	

3k)	řidič neumí komunikovat českým nebo slovenským jazykem	2 000,-	
3l)	řidič neumí obsluhovat odbavovací zařízení na výdej jízdenek, pokud je na spoji předepsáno	2 000,-	
3m)	ústroj řidiče neodpovídá požadovanému standardu	500,-	
3n)	sedadla určená pro cestující jsou neoprávněně vyhrazena nebo zabrána věcmi řidiče	500,-	

4. INFORMAČNÍ SYSTÉM

4a)	závady v označení vozidla přední orientací – číslem linky a cílovou zastávkou (orientace chybí, resp. není funkční - při čitelném náhradním označení platí pozn. z *, nebo orientace není správná)	1 000,-	o
4b)	závady v označení vozidla boční orientací – číslem linky, cílovou zastávkou a vybranými nácestnými zastávkami (orientace chybí, resp. není funkční - pozn. z *, nebo orientace není správná)	700,-	o
4c)	závady v označení vozidla zadní orientací – číslem linky (orientace chybí, resp. není funkční - pozn. z +, nebo orientace není správná)	500,-	o
4d)	závady v označení pořadovým číslem (chybí, nesprávné nebo nečitelné na jedné či obou stranách)	100,-	
4e)	neosvětlená přední orientace za snížené viditelnosti	500,-	z + o
4f)	neosvětlená boční nebo zadní orientace za snížené viditelnosti	200,-	z + o
4g)	závady v předepsaném označení vnitřní orientací nebo na vnitřním informačním panelu (chybí, nefunkční, neodpovídající požadovanému provedení nebo nesprávně zobrazující)	500,-	z + o
4h)	závady v hlášení zastávek (nehlášení zastávek, více než 3 zast. hlášeny místně nesprávně, nesprávný název zast.)	500,-	z + o
4i)	nefunkční vnější hlášení pro nevidomé	500,-	+ o
4j)	vozidlo vybaveno součástí informačního systému necertifikovanou pro provoz v PID nebo součástí informačního systému nejsou vzájemně kompatibilní pro zajištění bezchybné funkčnosti (nepatří pro zkušební provoz nového zařízení povolený objednatelem za účelem certifikace)	2 000,-	o

5. ODBAVOVACÍ SYSTÉM

5a)	dopravní prostředek není vybaven odbavovacím zařízením schváleného typu (zařízení na výdej jízdenek - je-li předepsáno, označovače jízdenek v předepsaném počtu a umístění, zobrazovač času a pásma požadovaného provedení)	5 000,-	o
5b)	závady na zařízení na výdej jízdenek (zařízení nefunguje, nečitelný tisk nebo tisk nesprávných údajů na jízdenky, nefunkční čtečka čipových karet)	2 000,-	z * o
5c)	závady na označovačích jízdenek (více než 50% označovačů nefunguje nebo opakovaně nefungující označovač, nečitelný tisk nebo tisk nesprávných údajů)	2 000,-	z * o
5d)	na jízdenky je tištěn časový údaj s odchylkou času vyšší než 1 minuta	1 000,-	o
5e)	závady na zobrazovači času a tarifního pásma (zobrazovač nefunguje - pozn. z +, nebo zobrazuje nesprávné údaje)	500,-	o
5f)	použití papíru jiného vzoru (bez specifických ochranných prvků) do zařízení na výdej jízdenek	1 000,-	
5g)	použití nesprávné barvicí pásky (jiné barvy nebo nereagující s ochranným prvkem na jízdenkách) do označovače jízdenek	1 000,-	
5h)	vydání jízdenky ve formátu neodpovídajícímu požadovanému vzoru, s chybějícími nebo nadbytečnými údaji	1 000,-	o
5i)	zařízení na výdej jízdenek evidující tržbu není označeno určenou nalepenou známkou s číslem zařízení, nebo je známka poškozena způsobem znemožňujícím jednoznačnou identifikaci	10 000,-	
5j)	vozidlo vybaveno součástí odbavovacího systému necertifikovanou pro provoz v PID nebo součástí odbavovacího systému nejsou vzájemně kompatibilní pro zajištění bezchybné funkčnosti (nepatří pro zkušební provoz nového zařízení povolený objednatelem za účelem certifikace)	2 000,-	o

6. VOZIDLO

6a)	vozidlo není označeno přiděleným evidenčním číslem jednotného vzoru (zvenčí na každé straně vozidla, uvnitř v přední části na místě viditelném z prostoru pro cestující, kontrastní provedení číslic vůči podkladu)	1 500,-	o
6b)	vozidlo není označeno obchodním jménem dopravce - držitele licence	1 500,-	o
6c)	vozidlo není označeno logem PID dle manuálu jednotného vzhledu vozidel PID	500,-	3 o
6d)	ve vozidle není určeným způsobem umístěn platný výňatek ze SPP nebo Tarifu PID	1 000,-	3 o
6e)	nefunkční dveře vozidla nebo jejich poptávkové ovládání	1 000,-	z * o
6f)	ve vozidle není prostor vyhrazený pro dětský kočárek, nebo dveře v blízkosti prostoru pro kočárek mají nástupní otvor užší než 750 mm - pozn. vř	2 000,-	o
6g)	nezajištění přístupnosti garantovaného nízkopodlažního vozidla pro invalidní vozík (nefunkčnost plošiny, odmítnutí obsluhy plošiny řidičem)	2 000,-	o
6h)	ve vozidle nejsou tlačítka signalizace STOP dostupná po celé délce vozu (pozn. vř) a u každých dveří zajišťujících provoz převážně ve vnějších tar. pásmech)	1 000,-	+ o
6i)	ve vozidle není v prostoru pro cestující signalizační světlo STOP, nebo není funkční (u vozidel zařazených do provozu v PID před 1.1.2015 provozovaných na příměstských linkách platí pozn. vř)	1 000,-	+ o
6j)	vozidlo není při výjezdu na linku (začátek pořadí) zvenku i zevnitř čisté (s výjimkou mrazivých dnů), nebo z důvodu znečištění nejsou čitelné informační prvky či evidenční číslo	500,-	

6k)	nezajištění tepelné pohody v letním období - při teplotě uvnitř vozidla vyšší než 25°C a současném nedodržení podmínky dosažení o 1-6°C nižší vnitřní teploty než teploty venkovní - pozn. vř; pro případy, na které se povinnost klimatizace nevztahuje: ve vozidle není umožněno větrání otevíratelnými okny (min. u 50% oken) a při teplotě uvnitř vozidla vyšší než 25°C nejsou v provozu stropní ventilátory (pokud je iimi vozidlo vybaveno)	1 000,-	
6l)	nezajištění tepelné pohody v zimním období - při teplotě uvnitř vozidla nižší než 15°C a současném nedodržení podmínky dosažení alespoň o 20°C vyšší vnitřní teploty než teploty venkovní (měřeno nejdříve 30 min po odjezdu z výchozí zastávky 1. spoje výkonu)	1 000,-	
6m)	nedostatečné osvětlení interiéru vozidla v prostoru pro cestující za snížené viditelnosti (více než 50% osvětlovacích těles nesvítících nebo barevné krytí osvětlovacích těles, vyjma prvních osvětlovacích těles za kabinou řidiče)	500,-	o
6n)	u vozidel s více než dvěma dveřmi jsou dveře vozidla zavírány bez předcházející zvukové a světelné návěsti pro opuštění dveřního prostoru (neplatí pro 1. dveře)	1 000,-	z +
6o)	ve vozidle není příslušnými piktogramy označen stanovený počet sedadel vyhrazených pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace nebo plošina vyhrazená pro kočárek a invalidní vozík	500,-	3
6p)	dveře vozidla nesprávně označeny jako pouze nástupní/výstupní	500,-	3
6q)	závady ve výbavě vozidla ohrožující bezpečnost cestujících (např. nezajištěné dveře, neupevněné sedačky, nezajištěné nebo chybějící úchyty pro cestující)	5 000,-	o
6r)	neschválená reklama na vozidle, uvnitř vozidla nebo v placeném přepravním prostoru (v rozporu s ustanovením smlouvy)	2 000,-	o
6s)	vozidlo nevybaveno modemem pro sledování polohy v systému MPV, nebo zařízení není funkční	1 000,-	vř + o
6t)	provedení sedadel ve vozidle (potah sedáku, výška opěráku) neodpovídá požadovaným parametřům pro daný výkon vozidla	500,-	vř o
6u)	barevné provedení vozidla odlišné od manuálu jednotného vzhledu vozidel PID (u vozidel, pro která je stanoveno)	2 000,-	

7. ZASTÁVKA

7a)	na zastávce není umístěn schválený zastávkový označnick	3 000,-	3 o
7b)	závady v označení zastávky symbolem zast., názvem, příp. charakterem zastávky a čísly linek	1 000,-	20 o
7c)	závady ve vývěsu JŘ a základních informací o Tarifu PID	1 000,-	3 o
7d)	zastávkové JŘ nejsou chráněny proti povětrnostním vlivům	300,-	20
7e)	neprovedení aktualizace zastávkových JŘ nejpozději k prvnímu dni platnosti změny (uplatňuje se souhrnně za celou linku při chybějících platných JŘ na více než 50% zastávek linky)	10 000,-	o

8. OSTATNÍ

8a)	nezadání vypravení vozidel na výkony v systému MPV nejpozději do okamžiku výjezdu 1. spoje dopravce v daném dni	2 000,-	
8b)	nenahlášení úplných a správných informací o vozidle do evidence vozidel PID před jeho nasazením	2 000,-	
8c)	nahlášení nebo zadání nesprávných údajů o vozidle do evidence vozidel PID, zařazení vozidla do provozu na linkách PID v rozporu se smluvně stanovenými podmínkami nebo další provozování takového vozidla po oznámení zjištěné skutečnosti	10 000,-	
8d)	nerespektování organizačního pokynu dispečinku PID k zajištění dopravy dle JŘ nebo dle opatření při mimořádné události	2 000,-	
8e)	nezaslání vyjádření ke stížnosti včetně požadovaných podkladů objednateli elektronickou poštou do 14 dnů od odeslání žádosti ze strany objednatele	2 000,-	

Pozn.:

o	v případě opakovaného zjištění stejné závady na stejném vozidle nebo zařízení, za kterou již byl během předchozích 60 dnů postih uložen, ukládá se postih v dvojnásobné výši základní sazby
p	prostoj na lince pro účel tohoto sazebníku je definován jako situace při neprovedení spoje nebo jeho části v rozmezí -5 až +40 minut od času stanoveného JŘ nebo před obslužením trasy dvěma následujícími spoji linky v téže trase (rozhodující je okolnost, která nastane dříve) okamžikem vzniku prostoje se rozumí čas odjezdu dle JŘ z výchozí zastávky 1. nerealizovaného spoje výkonu, v případě provedení části spoje je za okamžik vzniku prostoje považován čas odjezdu dle JŘ z poslední obsloužené zastávky před vznikem okolnosti bránící další jízdě s cestujícími prostoj kategorie 1 - všechny prostoje z hlediska kategorizace zaviněné (technické závady, personální výpadky apod.) prostoj kategorie 2 - všechny prostoje z hlediska kategorizace nezaviněné (dopravní nehody, prostoje způsobené cestujícím apod.), vyjma neprůjezdnosti komunikace;
n	v případě nahlášení prostoje nebo záměny vozidla objednateli nejpozději v následující prac. den do 9 hod.; při pozdějším nahlášení budou prostoje nebo záměny vozidel brány jako nenahlášené
t	nepovolenou záměnou typu vozidla se rozumí nasazení vozidla nesplňujícího uvedený předepsaný parametr
z	postih se při současném dodržení ostatních podmínek (dle další pozn.) neuplatňuje v případě bezodkladného zápisu poruchy či jiné zjištěné skutečnosti (vč. času zjištění) řidičem do ZPV a současně nahlášení této skutečnosti objednateli do 60 min od zjištění, a to odesláním vyplněné standardizované tabulky Hlášení závady na e-mailovou adresu vypadky@ropid.cz, případně přímo odesláním zprávy z palubního počítače vozidla, pokud to umožňuje
*	postih se neuplatňuje při odstranění závady (resp. výměny vozidla) na nejbližším vhodném místě, nejpozději do 90 min., příp. do oběžné doby linky, je-li vyšší
+	v případě poruchy zařízení lze se závadou bez postihu pokračovat jen do konce výkonu
3	postih se neuplatňuje při odstranění závady do 3 pracovních dnů od oznámení
20	postih se neuplatňuje při odstranění závady do 20 pracovních dnů od oznámení
vř	posuzováno od okamžiku účinnosti uzavřené smlouvy na základě výběrového řízení, nejpozději však od 1.12.2019; platí u vozidel, pro která je stanoveno
	Sankce vyznačené šedým písmem se neuplatňují pro dopravce, na které se vztahují Standardy kvality PID pro mezikrajské linky

Sazebník smluvních postihů za porušení Technických a provozních standardů

Vztahující se ke Smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících

ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje uzavřené mezi Dopravcem BusLine KHK s.r.o. a
Královéhradeckým krajem (ID smlouvy: 10592760)

Název dokumentu	Ustanovení	Znění povinnosti	Způsob porušení	Výše sankce	Podmínky
TPS VD KHK	1.2	V případech, kdy v Zastávce zcela chybí dopravní značka IJ 4a, IJ 4b nebo Zařízení pro zveřejnění jízdního řádu, je Správce zastávky povinen o této skutečnosti informovat Objednatele do 5 pracovních dní od zjištění této skutečnosti.	Správce zastávky nedodrží povinnost informovat Objednatele nebo nedodrží stanovený termín.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	1.2	Správce zastávky je povinen označit Zastávky dle počtu Stanovišť zastávky způsobem uvedeným v článku 1.2. v odstavcích a) až c).	Správce zastávky označí Zastávku v rozporu s popsaným způsobem v článku 1.2. v odstavcích a) až c).	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	1.2	Správce zastávky je povinen umístit na Informační panel Schéma zastávky s vyznačením Stanovišť zastávky včetně směrů u Zastávek s dvěma a více Stanovišti zastávky, které nemají označena všechna Stanoviště zastávky.	Správce zastávky neumístí na Informační panel Schéma zastávky.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	1.2.1.	Správce zastávky je povinen označit Dodatkovou tabulí v souladu s bodem 1.2.1 všechny Stanoviště zastávky, kde se nachází buď dopravní značka IJ 4a, IJ 4b nebo Zařízení pro zveřejnění jízdního řádu.	Správce zastávky označí Zastávku Dodatkovou tabulí v rozporu s bodem 1.2.1.	2 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	1.2.2.	Správce zastávky je povinen označit Informačním panelem, případně Mobilním informačním panelem v souladu s bodem 1.2.2. všechny Stanoviště zastávky, kde se nachází buď dopravní značka IJ 4a, IJ 4b nebo Zařízení pro zveřejnění jízdního řádu. Pokud je Zastávka vybavena přístřeškem, umísťuje se Informační panel přednostně do něj.	Správce zastávky označí Zastávku Informačním panelem, případně Mobilním informačním panelem v rozporu s bodem 1.2.2.	2 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	1.2.3.	Správce zastávky je povinen zveřejnit veškeré informace dle bodu 1.2.3. týkající se dané Zastávky, zejména Jízdní řády všech Autobusových linek obsluhujících Zastávku bez ohledu na to, který Dopravce Autobusovou linku provozuje.	Správce zastávky nezveřejní veškeré informace uvedené v bodě 1.2.3. nebo tyto informace zveřejní v nepovoleném formátu.	2 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	1.2.3.	Správce zastávky je povinen z Informačního panelu nebo Mobilního informačního panelu Zastávky odstranit veškeré neplatné informace nejpozději v	Správce zastávky neodstraní neplatné informace v termínu dle článku 1.6.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

		termínu dle článku 1.6. U Informačních letáků je termín platnosti uveden v dolní části letáku.			
TPS VD KHK	1.2.3.	U Zastávky mimo KHK je Dopravce povinen na Informačním panelu zajistit zveřejnění schváleného a platného Jízdního řádu, platné Mapy tarifních zón IREDO (pouze u Zastávek v IDS IREDO) a Informační leták.	Dopravce nezajistí zveřejnění veškerých informací uvedených v bodě 1.2.3. nebo tyto informace zveřejní v nepovoleném formátu, nečitelné apod.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	1.2.3.	V případě potřeby (nedostačující plocha na Informačním panelu) je Správce zastávky povinen pro zveřejnění (resp. vylepení) Informačního letáku nebo Propagačního letáku umístit na Zastávce Mobilní informační panel.	Správce zastávky nezajistí umístění Mobilního informačního panelu.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	1.3.	Zastávka může být na nezbytně nutnou dobu označena přenosným zařízením s minimální výškou 2 metry (např. přenosná tyč vhodné velikosti), které musí být vybaveno dle bodu 1.2.1. nebo 1.2.2. s výjimkou vybavení Dodatkovou tabulí, která je u dočasně označovaných Zastávek nepovinná. V případě, že přenosné zařízení Zastávky není vybaveno Dodatkovou tabulí, musí být minimálně název Zastávky vyznačen na Jízdním řádu nebo na Informačním panelu.	Správce zastávky nezajistí vyznačení názvu Zastávky na Jízdním řádu nebo na Informačním panelu.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	1.3.	Na dočasně označené Zastávce musí být vyvěšen Informační leták pro cestující, který uvádí důvod dočasného označení Zastávky a termín obnovení původní Zastávky.	Správce zastávky nezajistí vyvěšení Informačního letáku.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	1.3.	V případě, že dojde k dočasnému přemístění Zastávky nebo dočasnému zrušení Zastávky, musí být neplatnost původního umístění Zastávky zřetelně vyznačena přelepením Dodatkové tabule reflexní páskou ve tvaru kříže a uvedením informace pro cestující o dočasném zrušení nebo přemístění Zastávky za zneplatnění Označení zastávky dočasně přemístěné nebo zrušené Zastávky zodpovídá Správce zastávky.	Správce zastávky nezajistí zneplatnění Označení zastávky dočasně přemístěné nebo zrušené Zastávky.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

TPS VD KHK	1.3.	V případě stavebních úprav je možné, po předchozím písemném souhlasu Objednatele, Označení zastávky odstranit. V takovém případě musí být na místě stanoveném v rámci souhlasu Objednatelem uvedena informace o náhradním umístění Zastávky.	Správce zastávky odstraní Označení zastávky bez souhlasu Objednatele nebo neuvede informaci o náhradním umístění Zastávky.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	1.4.	Správce zastávky je povinen zajistit údržbu a obnovu Informačního panelu a Dodatkové tabule. Údržbu a obnovu dalšího Zastávkového vybavení (přístřešek, Zařízení pro zveřejnění jízdního řádu) zajistí Správce zastávky, pokud je jeho majitelem.	Správce zastávky nezajistí údržbu a obnovu Označení zastávky.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	1.4.	Správce zastávky má povinnost na nové Zastávce nejpozději do 30 dní od potvrzení nového správcovství ze strany Objednatele zajistit vybavení Zastávky v souladu s bodem 1.2.1. a bodem 1.2.2. a následně neprodleně zajistit zveřejnění veškerých informací v souladu s bodem 1.2.3.	Dopravce nezajistí zveřejnění veškeré informace uvedené v bodě 1.2.3. nebo tyto informace zveřejní v nepovoleném formátu, nečitelné apod.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	1.4.	Správce zastávky může být jak její vlastník, tak i jiný subjekt. V případě, že je u Zastávek kategorie A vlastníkem Zařízení pro zveřejnění jízdního řádu jiný subjekt, je povinen Správce zastávky zajistit minimálně zveřejnění veškerých informací v souladu s bodem 1.2.3.	Dopravce nezajistí zveřejnění veškerých informací uvedených v bodě 1.2.3. nebo tyto informace zveřejní v nepovoleném formátu, nečitelné apod.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	1.5.	Správce zastávky provádí pravidelnou kontrolu stavu Zastávek v celé Oblasti. Komplexní kontrolu provádí vždy k termínu prosincových změn Jízdních řádů a dále v minimálním rozsahu dle jednotlivé příslušné kategorie Zastávky.	Správce nezajistí plnění minimální frekvence kontrol příslušné kategorie Zastávky.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	1.5.	Správce zastávky je povinen při každé pravidelné kontrole nebo při každém provedeném zveřejnění materiálu na Informačním panelu nebo Mobilním informačním panelu dle bodu 1.3.2. provést digitální fotodokumentaci, kterou je povinen zaslat Objednateli nejpozději do 10 dní od pořízení fotodokumentace (provedení zveřejnění).	Správce zastávky nezajistí pořízení digitální fotodokumentace z kontroly nebo při provedeném zveřejnění materiálu na Informačním panelu nebo na Mobilním informačním panelu.	10 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	1.5.	Správce zastávky je povinen při každé pravidelné kontrole nebo při každém provedeném zveřejnění materiálu na Informačním panelu nebo Mobilním informačním panelu dle bodu 1.3.2. provést digitální	Správce zastávky nezaslal pořízenou digitální fotodokumentaci z kontroly nebo při provedeném	500 Kč	Za každý jeden (1) i započatý den prodlení porušení povinnosti.

		fotodokumentaci, kterou je povinen zaslat Objednateli nejpozději do 10 dní od pořízení fotodokumentace (provedení zveřejnění).	zveřejnění materiálu na Informačním panelu nebo na Mobilním informačním panelu.		
TPS VD KHK	1.6.	Správce zastávky je povinen dodržovat termíny uvedené v článku 1.6. pro jednotlivé třídy zastávek.	Správce zastávky nedodrží stanovený termín dle článku 1.6. pro danou třídu zastávky.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.1.	Dopravce je povinen s výkazem Vyúčtování měsíční odměny předložit elektronicky a písemně seznam všech Základních vozidel podle Přílohy J výkaz Evidence vozidel za předchozí kalendářní měsíc, kterými zajišťoval výkony dle Objednávky. Seznam musí obsahovat veškeré informace, které jsou uvedeny v Příloze J.	Dopravce předloží neúplný seznam Vozidel podle Přílohy J Evidence vozidel za předchozí kalendářní měsíc	1 000 Kč	Za každé jedno (1) chybějící Vozidlo.
TPS VD KHK	2.1.1.	Průměrné stáří Základních vozidel, kterými každý Dopravce v IDS IREDO KHK plní Veřejnou zakázku, nesmí být dle údajů v technických průkazech v žádném kalendářním měsíci plnění Smlouvy vyšší než 6 let. Žádné z turnusově nasazených Základních vozidel nesmí být dle údajů zapsaných v technickém průkazu starší 12 let, žádné Provozní zálohy a vozidla z Vozového parku nad rámec Základních vozidel nasazených v rámci Objížděky nesmí být starší 15 let.	Dopravce provozoval, dle údajů v technických průkazech, v kalendářním měsíci plnění Smlouvy Základními vozidly s vyšším průměrným stářím než 6 let.	100 000 Kč	Za každý jeden (1) měsíc překročení požadovaného průměrného stáří v daném měsíci.
TPS VD KHK	2.1.1.	Průměrné stáří Základních vozidel, kterými každý Dopravce v IDS IREDO KHK plní Veřejnou zakázku, nesmí být dle údajů v technických průkazech v žádném kalendářním měsíci plnění Smlouvy vyšší než 6 let. Žádné z turnusově nasazených Základních vozidel nesmí být dle údajů zapsaných v technickém průkazu starší 12 let, žádné Provozní zálohy a vozidla z Vozového parku nad rámec Základních vozidel nasazených v rámci Objížděky nesmí být starší 15 let.	Dopravce provozoval, dle údajů v technických průkazech, v kalendářním měsíci plnění Smlouvy Základním vozidlem s vyšším stářím než 12 let.	50 000 Kč	Za každý jeden (1) i započatý den, kdy došlo k porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.1.1.	Průměrné stáří Základních vozidel, kterými každý Dopravce v IDS IREDO KHK plní Veřejnou zakázku, nesmí být dle údajů v technických průkazech v žádném kalendářním měsíci plnění Smlouvy vyšší než 6 let. Žádné z turnusově nasazených Základních vozidel nesmí být dle údajů zapsaných v technickém průkazu starší 12 let, žádné Provozní zálohy a vozidla	Dopravce provozoval, dle údajů v technických průkazech, v kalendářním měsíci plnění Smlouvy Provozní zálohou s vyšším stářím než 15 let.	20 000 Kč	Za každý jeden (1) i započatý den, kdy došlo k porušení povinnosti.

		z Vozového parku nad rámec Základních vozidel nasazených v rámci Objížďky nesmí být starší 15 let.			
TPS VD KHK	2.1.1.	Pokud se Dopravce rozhodne poskytovat Veřejnou službu na základě Smlouvy uzavřené s Objednatelům takovým Vozovým parkem, který byl při zahájení plnění Smlouvy nový (všechna Základní vozidla a Záložní vozidla jsou nová), a nejde-li po dobu nezbytně nutnou o použití Provozní zálohy, potom nesmí průměrné stáří Základních vozidel použitých k plnění Smlouvy přesáhnout 11 let.	Dopravce provozoval, dle údajů v technických průkazech, v kalendářním měsíci plnění Smlouvy Základními vozidly s vyšším průměrným stářím nebo vyšším maximálním stářím než 11 let.	100 000 Kč	Za každý jeden (1) měsíc překročení požadovaného průměrného nebo maximálního stáří v daném měsíci.
TPS VD KHK	2.1.1.	Dopravce je povinen v případě technické závady pořídit Záznam o technické závadě, který je povinen na žádost Objednatel předložit nejpozději do 10 dní od doručení žádosti ze strany Objednatel.	Dopravce nepořídí záznam o technické závadě nebo na žádost Objednatel pořízený záznam nezašle.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.1.3.	Dopravce se zavazuje zajistit, aby interiér a exteriér Základních vozidel provozovaných v rámci IDS IREDO KHK byl čistý, udržovaný a uklizený. Dopravce se zejména zavazuje bez zbytečného odkladu provádět opravy závad jakéhokoliv vybavení Základních vozidel (např. poškozená sedadla), obnovovat nátěry (barva, lak apod.) uvnitř i vně Základních vozidel a odstraňovat jakékoliv znečištění Základních vozidel. Dopravce je povinen nejméně jedenkrát týdně zajistit kompletní úklid Základního vozidla (včetně odstranění prachu v Základním vozidle).	Dopravce nezajistí čistotu Základních vozidel dle požadavků uvedených v článku 2.1.3.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.1.4.	Dopravce se zavazuje zajistit nasazování Nízkopodlažních vozidel ze Základních vozidel dle požadavku Objednatel stanoveného v Objednávce.	Dopravce nezajistí nasazení Nízkopodlažního Základního vozidla na Spoj v souladu s Objednávkou.	5 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.1.4.	Dopravce se zavazuje zajistit nasazování Nízkopodlažních vozidel ze Základních vozidel dle požadavku Objednatel stanoveného v Objednávce. Na Spoje označené v Jízdním řádu symbolem uvedeným v bodu 3.5.2. je Dopravce povinen nasadit vždy Nízkopodlažní vozidlo.	Dopravce nezajistí nasazení Nízkopodlažního Základního vozidla na Spoj označený v Jízdním řádu symbolem uvedeným v bodu 3.5.2.	10 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

TPS VD KHK	2.1.4.	Minimální podíl Nízkopodlažních vozidel v příslušné Oblasti určuje následující Tabulka 4.	Dopravce nezajistí dodržení minimálního procenta Nízkopodlažních vozidel z celkového počtu Základních vozidel.	100 000 Kč	Za každé jedno (1) procento nedodržení požadovaného procenta v daném měsíci.
TPS VD KHK	2.1.5.	Dopravce je povinen nasazovat na Spoje kategorii Vozidla dle požadavku Objednatele stanoveného v Objednávce. Za porušení této povinnosti není považováno nasazení vyšší kategorie Vozidla (s vyšším počtem míst k sezení a vyšší obsaditelností).	Dopravce nasadí na Spoj nižší kategorii Vozidla, než je uvedeno v požadavku Objednatele stanoveného v Objednávce.	10 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.1.5.	Objednatel stanovuje pro zajištění přepravy cestujících s jízdním kolem požadavky na minimální počet míst pro přepravu kol na Cyklobusovém spoji (viz Tabulka 6).	Dopravce nasadí na Cyklobusový Spoj Cyklozařízení s nižším počtem míst pro přepravu kol než je uvedeno v Tabulce 6.	5 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.1.5.	Dopravce je povinen nasazovat na Cyklobusové spoje Cyklozařízení dle požadavku Objednatele stanoveného v Objednávce a Základní vozidla s minimální celkovou obsaditelností pro 60 cestujících. Při požadavku Objednatele na nasazení Cyklozařízení kategorie „Cyk A“ musí mít Základní vozidlo prostor minimální pro 40 sedících. Při požadavku Objednatele na nasazení Cyklozařízení kategorie „Cyk B“ musí mít Základní vozidlo prostor minimálně pro 30 sedících.	Dopravce nenasadí na Cyklobusový spoje Cyklozařízení dle požadavku Objednatele stanoveného v Objednávce.	10 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.1.5.	Dopravce je povinen nasazovat na Cyklobusové spoje Cyklozařízení dle požadavku Objednatele stanoveného v Objednávce a Základní vozidla s minimální celkovou obsaditelností pro 60 cestujících. Při požadavku Objednatele na nasazení Cyklozařízení kategorie „Cyk A“ musí mít Základní vozidlo prostor minimální pro 40 sedících. Při požadavku Objednatele na nasazení Cyklozařízení kategorie „Cyk B“ musí mít Základní vozidlo prostor minimálně pro 30 sedících.	Dopravce nenasadí na Cyklobusové spoje Základní vozidla s minimální celkovou obsaditelností pro 60 cestujících. Při požadavku Objednatele na nasazení Cyklozařízení kategorie „Cyk A“ musí mít Základní vozidlo prostor minimální pro 40 sedících. Při požadavku Objednatele na nasazení Cyklozařízení kategorie „Cyk B“ musí mít Základní vozidlo	5 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

			prostor minimálně pro 30 sedících.		
TPS VD KHK	2.1.6.	Základní vozidla kategorie „A+“, „A“, „B+“ a „B“, nevybavená funkční Klimatizací prostoru pro cestující, musí mít minimálně 5 oken s posuvnými nebo výklopnými ventilačními prostory vysokými minimálně 150 mm. U Základního vozidla kategorie „C“, nevybaveného funkční Klimatizací prostoru pro cestující, musí být minimálně 4 okna s posuvnými nebo výklopnými ventilačními prostory vysokými minimálně 150 mm.	Základní vozidlo nesplní minimální počty a rozměry oken s posuvnými nebo výklopnými ventilačními prostory.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.1.6.	Všechna Základní vozidla v IDS IREDO KHK musí být vybavena funkčním zařízením pro měření vnější teploty a teploty uvnitř vozidla.	Základní vozidlo není vybaveno funkčním zařízením pro měření vnější teploty a teploty uvnitř vozidla.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.1.6.	Dopravcem nasazená Nově pořízená vozidla musí být vybavena Klimatizací prostoru pro cestující. Dopravce je povinen zajistit, aby v případě používání Klimatizace nedocházelo ke snižování její účinnosti (pravidelná údržba, uzamykání bočních oken, ovládání střešních oken ze stanoviště řidiče apod.).	Nově pořízené vozidlo není vybaveno Klimatizací prostoru pro cestující.	100 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.1.6.	Dopravce se zavazuje zajistit nasazování Základních vozidel vybavených Klimatizací prostoru pro cestující dle požadavku Objednatele stanoveného v Objednávce. Tato povinnost nemusí být dodržena pouze v mimořádných případech, kdy je na Spoje nasazena Provozní záloha.	Dopravce nezajistí nasazení Základního vozidla vybaveného Klimatizací na Spoj v souladu s Objednávkou.	10 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.1.6.	Pokud je Základní vozidlo vybaveno Klimatizací prostoru cestujících, musí být toto zařízení používáno, pokud vnější teplota stoupne nad +25 °C. Teplota v interiéru Základního vozidla nesmí při použití tohoto zařízení poklesnout pod 22 °C. Řidič Základního vozidla je povinen temperovat Základní vozidlo, pokud vnější teplota vzduchu poklesne pod 10 °C, teplota v Základním vozidle musí být v tomto případě minimálně 14 °C. V případech, kdy okolní teplota poklesne pod -10 °C,	Dopravce nezajistí používání Klimatizace nebo nedodrží stanovené teplotní rozpětí.	5 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

		tak řidič při temperování Základního vozidla nemusí dodržet minimální požadovanou teplotu (14 °C).			
TPS VD KHK	2.1.6.	Při jízdě s cestujícími za snížené viditelnosti musí být používáno dostatečné osvětlení prostoru pro cestující (nejlépe se zapnutým hlavním osvětlením), tak aby nebyla ohrožena bezpečnost silničního provozu, zejména omezení výhledu pro řidiče. V přestupních Zastávkách (tj. I. až III. třídy) je hlavní osvětlení zapnuto vždy.	Dopravce nezajistí zapnutí hlavního osvětlení v přestupních Zastávkách I. až III. třídy.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.1.6.	Základní vozidla všech kategorií musí být vybaveny na všech oknech záclonkami, případně okna musí být tónována (lze zabezpečit i dodatečně folií), aby cestující v interiéru Základního vozidla nebyl vystaven přímému slunečnímu svitu.	Dopravce nezajistí vybavení Základních vozidel záclonkami, případně tónování skel.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.1.7.	Základní vozidla zařazená do kategorie „A“, „A+“, „B+“ a „B“ musí být vybavena nejméně dvěma centrálně ovládanými dveřmi určenými pro výstup i nástup cestujících. Zadní dveře musí mít šířku minimálně 800 mm, druhé dveře musí mít šířku minimálně 700 mm. Nově pořízená vozidla musí mít šířku zadních dveří minimálně 1 000 mm, druhé dveře musí mít šířku minimálně 700 mm. Základní vozidla zařazená do kategorie „C“ – musí být vybavena nejméně dvěma centrálně ovládanými dveřmi určenými pro nástup i výstup cestujících. Jedny dveře musí mít šířku minimálně 800 mm, druhé dveře musí mít šířku minimálně 700 mm. Nově pořízená vozidla musí mít jednu šířku dveří minimálně 1 000 mm, druhé dveře musí mít šířku minimálně 700 mm.	Dopravce nedodrží předepsaný počet a šířku dveří.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.1.8.	U sedadel musí být použity sedadla s výškou opěradla od plochy sedáku alespoň 680 mm. Sedadla musí být polstrovaná, nesmí být použita sedadla vyrobená z tvrdého plastu potaženého látkou. U Nově pořízených vozidel musí být sedadla opatřena	Dopravce nezajistí požadovanou kvalitu, vybavení a rozměry sedadel.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

		sklopnými opěrkami rukou alespoň na straně do uličky.			
TPS VD KHK	2.2.1.	Vozidlo zajišťující provoz Spoje musí být vybaveno funkčním Odbavovacím zařízením umožňujícím odbavení v IDS IREDO KHK.	Dopravce nezajistí požadované vybavení Vozidla.	5 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.2.1.	Dopravce je povinen zajistit automatické nastavení přesného času v Odbavovacím zařízení.	Dopravce nezajistí automatické nastavení přesného času v Odbavovacím zařízení.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.2.1.	Veškerá Odbavovací zařízení musí být pro provoz v IDS IREDO KHK schválena Objednatelům dopravy nebo jím pověřenou osobou.	Dopravce provozuje ve Vozidle Odbavovací zařízení, které není schváleno Objednatelům nebo jím pověřenou osobou.	10 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.2.1.	Dopravce je povinen zajistit nahrání aktuálních dat do Odbavovacího zařízení, tj. zajištění nahrání aktuálně platných Jízdních řádů, Tarifu IREDO a Seznamu čekacích dob, Blacklistu, Greenlistu apod. Pod pojmem aktuálně platné Jízdní řády se rozumí nahrání Jízdních řádů Dopravce do Odbavovacího zařízení Základních vozidel a Provozní zálohy.	Dopravce nezajistí nahrání aktuálních dat do Odbavovacího zařízení.	3 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.2.1.	Dopravce je povinen evidovat veškeré poruchy Odbavovacích zařízení a seznam nefunkčních zařízení za předchozí měsíc zaslat Objednateli společně s výkazem Vyúčtování měsíční odměny.	Dopravce neuvede v seznamu nefunkčních zařízení za předchozí měsíc všechny poruchy Odbavovacího zařízení.	5 000 Kč	Za každý jedno (1) neevidované Odbavovací zařízení.
TPS VD KHK	2.2.1.	Při poruše Odbavovacího zařízení je Dopravce povinen provést jeho opravu nebo výměnu nejpozději v den zjištění poruchy.	Dopravce nezajistí opravu nebo výměnu Odbavovacího zařízení v uvedeném termínu.	10 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti a za každý jeden (1) i započatý den, v němž porušení povinnosti trvá.
TPS VD KHK	2.2.2.	Dopravce je povinen zajistit viditelnost všech Vozidel.	Dopravce nezajistí viditelnost všech Vozidel.	1 000 Kč	Za každé jedno (1) Vozidlo a každý jeden (1) i započatý den, kdy došlo k porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.2.3.	Ve všech Základních vozidlech musí být úložný prostor pro příruční zavazadla nad sedadly s pevným dnem (ne síťovaným) alespoň v části vozu. Dopravce	Dopravce nezajistí vybavení Základního vozidla úložným	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

		je povinen vybavit Základní vozidla úložným prostorem pro příruční zavazadla nad sedadly dle maximálních možností výrobce vozidel.	prostorem pro příruční zavazadla.		
TPS VD KHK	2.2.4.	U Nově pořízených vozidel musí být umístěno signalizační zařízení. Minimální počet tlačítek v Základním vozidle je 6. Minimálně 4 tlačítka signalizačního zařízení musí být umístěna v maximální výšce 1 400 mm od podlahy Základního vozidla. U Základního vozidla kategorie C je minimální počet tlačítek snížen na 4.	Dopravce nezajistí vybavení Základního vozidla minimálním počtem signalizačních tlačítek.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.2.4.	Minimálně 2 tlačítka signalizačního zařízení musí být umístěna na vodorovné tyči nebo polici pro příruční zavazadla.	Dopravce nezajistí vybavení Základního vozidla minimálním počtem signalizačních tlačítek na vodorovné tyči nebo na polici pro příruční zavazadla.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.2.5.	Každé Základní vozidlo musí být vybaveno informační plochou vyhrazenou pro Objednatele. Z důvodu jednotného vzhledu materiálů, které Objednatel na informační plochu požaduje umístit, jsou přípustné minimální rozměry informačních vitrín.	Dopravce nezajistí vybavení Základního vozidla informační vitrinou nebo nedodrží minimální rozměry informační vitríny.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.2.5.	V těchto vitrínách jsou umístěny Informační a Propagační letáky zpracované a dodané Objednatelem nebo jím pověřenou osobou, které obsahují dopravní informace pro cestující. Dopravce je povinen zajistit jejich vyvěšení do vitrín v termínu nejpozději 5 dnů od doručení Objednatelem.	Dopravce nezajistí vyvěšení Informačních a Propagačních letáků do vitrín v termínu nejpozději 5 dnů od doručení Objednatelem.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.2.5.	Dopravce zodpovídá za odstranění materiálů v termínu uvedeném na dodaném materiálu.	Dopravce nezajistí odstranění materiálů v termínu uvedeném na dodaném materiálu.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.2.5.	Každé Základní vozidlo musí být také vybaveno schránkou na letáky, která je umístěna na viditelném a pro cestující snadno dostupném místě v Základním vozidle. Do schránky je možné umísťovat alespoň letáky o formátu DL (1/3 delší strany formátu A4). Schránka na letáky je označena logotypem Veřejná doprava Královéhradeckého kraje. Letáky do schránky dodává Dopravci Objednatel v tištěné podobě.	Dopravce nezajistí vybavení Základního vozidla schránkou na letáky nebo nedodrží minimální rozměry schránky na letáky.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

TPS VD KHK	2.2.5.	Dopravce je povinen zajistit umístění letáků do schránek na letáky v termínu nejpozději 5 dní od doručení letáků Objednatelem.	Dopravce nezajistí umístění letáků do schránek na letáky v termínu nejpozději 5 dní od doručení letáků Objednatelem.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.2.6.	Dopravce je povinen vybavit Základní vozidla přístupovými body pro bezplatné bezdrátové připojení k internetu prostřednictvím Wi-Fi technologie, které musí splnit po celou dobu smluvního vztahu požadavky dle bodu 2.2.6.	Dopravce nezajistí funkčnost bezplatného bezdrátového připojení k internetu prostřednictvím Wi-Fi technologie.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.2.6.	Dopravce je povinen vybavit Základní vozidla přístupovými body pro bezplatné bezdrátové připojení k internetu prostřednictvím Wi-Fi technologie, které musí splnit po celou dobu smluvního vztahu požadavky dle bodu 2.2.6.	Dopravce nezajistí dodržení minimálních parametrů bezplatného bezdrátového připojení k internetu prostřednictvím Wi-Fi technologie dle bodu 2.2.6.	5 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.2.7.	U Cyklozařízení kategorie „Cyk A“ je Dopravce povinen zajistit kromě řidiče i přítomnost další pověřené osoby, která zajistí pomoc cestujícím při nakládce a vykládce kol.	Dopravce nezajistí u Cyklozařízení kategorie „Cyk A“ přítomnost další pověřené osoby, která zajistí pomoc cestujícím při nakládce a vykládce kol.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.2.8.	Nově pořízená vozidla musí být vybavena minimálně 6 USB porty sloužícími k dobíjení zařízení uživatelů. USB porty musí být jednoduše dostupné a musí být rovnoměrně umístěny v Základním vozidle (např. na madlech nebo na stěnách Základního vozidla).	Dopravce nezajistí funkčnost USB portů sloužících k dobíjení zařízení uživatelů.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.3.1.	Vně Vozidla musí být na viditelném místě na předních dveřích Vozidla nebo předním pravém okně vyvěšena informace o platnosti Tarifu IREDO samolepkou.	Dopravce nezajistí vyvěšení informace o platnosti Tarifu IREDO samolepkou.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.3.1.	Vozidla musí být označena na čele Vozidla a na obou bocích v přední části Vozidla logem nebo obchodním názvem Dopravce. Na čele Vozidla musí být Vozidlo označeno také logotypem Veřejné dopravy Královéhradeckého kraje. Vozidla musí být na zádi označena logotypem Veřejná doprava Královéhradeckého kraje včetně nápisu s heslem „Propojíme Vaše cesty“.	Dopravce nezajistí označení Vozidla dle požadavků popsanych v bodě 2.3.1.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

TPS VD KHK	2.3.1.	Není dovolena žádná reklama zasahující do oken Vozidla, a to ani částečně.	Dopravce umístí reklamu na Vozidlo, která bude zasahovat do oken Vozidla.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.3.2.	Dopravce je povinen zajistit, aby všechna Vozidla byla vybavena v přední části Vozidla osvětleným elektronickým informačním panelem umístěným v horní části čelního okna přes celou jeho šířku (případně zabudovány do karoserie v horní části čela Vozidla přes celou jeho šířku). Parametry panelu jsou minimálně 144 x 19 bodů (zobrazovaná plocha u kategorie „A+“, „A“, „B+“ a „B“ minimálně 1430 x 185 mm, u kategorie „C“ minimálně 1200 x 140 mm). Barva osvětlených bodů musí být oranžová nebo zelená.	Dopravce nezajistí funkčnost osvětleného elektronického informačního panelu umístěného v horní části čelního okna přes celou jeho šířku.	5 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.3.2.	Dopravce je povinen zajistit, aby všechna Vozidla byla vybavena v přední části Vozidla osvětleným elektronickým informačním panelem umístěným v horní části čelního okna přes celou jeho šířku (případně zabudovány do karoserie v horní části čela Vozidla přes celou jeho šířku). Parametry panelu jsou minimálně 144 x 19 bodů (zobrazovaná plocha u kategorie „A+“, „A“, „B+“ a „B“ minimálně 1430 x 185 mm, u kategorie „C“ minimálně 1200 x 140 mm). Barva osvětlených bodů musí být oranžová nebo zelená.	Dopravce nezajistí, aby Elektronický informační panel splňoval parametry nebo zobrazoval požadované informace v souladu s článkem 2.3.2.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.3.3.	Dopravce je povinen zajistit, aby všechna Základní vozidla byla vybavena v boční části Základního vozidla vnějším osvětleným elektronickým informačním směrovým panelem umístěným v horní části prvního nebo druhého okna (počítáno od přední části) na pravé straně Základního vozidla. Parametry panelu jsou minimálně 120 x 19 bodů (zobrazovaná plocha u kategorie „A+“, „A“, „B+“ a „B“ minimálně 1180 x 180 mm, u kategorie „C“ minimálně 1180 x 140 mm). Barva osvětlených bodů musí být oranžová nebo zelená.	Dopravce nezajistí funkčnost osvětleného elektronického informačního panelu umístěného v horní části prvního nebo druhého okna (počítáno od přední části) na pravé straně Základního vozidla.	2 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

TPS VD KHK	2.3.3.	Dopravce je povinen zajistit, aby všechna Základní vozidla byla vybavena v boční části Základního vozidla vnějším osvětleným elektronickým informačním směrovým panelem umístěným v horní části prvního nebo druhého okna (počítáno od přední části) na pravé straně Základního vozidla. Parametry panelu jsou minimálně 120 x 19 bodů (zobrazovaná plocha u kategorie „A+“, „A“, „B+“ a „B“ minimálně 1300 x 185 mm, u kategorie „C“ minimálně 1200 x 140 mm). Barva osvětlených bodů musí být oranžová nebo zelená.	Dopravce nezajistí, aby Elektronický informační panel splňoval parametry a zobrazoval požadované informace v souladu s článkem 2.3.3.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.3.4.	Dopravce je povinen zajistit, aby všechna Základní vozidla byla vybavena v zadní části Základního vozidla osvětleným elektronickým informačním panelem umístěným v horní části zadního okna na pravé straně Základního vozidla. Na panelu je uvedeno třímístné číslo linky IREDO. Parametry panelu jsou minimálně 32 x 19 bodů, přičemž parametry zobrazovací plochy musí být minimálně 310 x 185 mm. Barva osvětlených bodů musí být oranžová nebo zelená. Zadní elektronický informační panel nesmí být zakryt logotypem Veřejné dopravy Královéhradeckého kraje umístěné na zádi Vozidla.	Dopravce nezajistí funkčnost osvětleného elektronického informačního panelu umístěného v horní části zadního okna na pravé straně Základního vozidla.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.3.4.	Dopravce je povinen zajistit, aby všechna Základní vozidla byla vybavena v zadní části Základního vozidla osvětleným elektronickým informačním panelem umístěným v horní části zadního okna na pravé straně Základního vozidla. Na panelu je uvedeno třímístné číslo linky IREDO. Parametry panelu jsou minimálně 32 x 19 bodů, přičemž parametry zobrazovací plochy musí být minimálně 310 x 185 mm. Barva osvětlených bodů musí být oranžová nebo zelená. Zadní elektronický informační panel nesmí být zakryt logotypem Veřejné dopravy Královéhradeckého kraje umístěné na zádi Vozidla.	Dopravce nezajistí, aby Elektronický informační panel splňoval parametry a zobrazoval požadované informace v souladu s článkem 2.3.4.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

TPS VD KHK	2.3.5.	Všechna Vozidla musí být vybavena (označena) jednotnými piktogramy, které budou Dopravci v elektronické podobě předány Objednatelům	Dopravce nezajistí označení Vozidla jednotnými piktogramy.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.4.1.	Základní vozidla musí být vybavena funkčním vnitřním elektronickým vizuálním informačním systémem, který je umístěn v přední části Základního vozidla u stropu. Minimální rozměr úhlopříčky LCD obrazovky je 19“, poměr stran je 4:3, 16:9 nebo 16:10. Vnitřní elektronický vizuální informační systém musí umožňovat připojení k modemu zajišťujícím internetové připojení v Základním vozidle, tak aby bylo zajištěno on-line připojení, tj. možnost informování cestujících v reálném čase.	Dopravce nezajistí funkčnost vnitřního elektronického vizuálního informačního systému.	2 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.4.1.	Základní vozidla musí být vybavena funkčním vnitřním elektronickým vizuálním informačním systémem, který je umístěn v přední části Základního vozidla u stropu. Minimální rozměr úhlopříčky LCD obrazovky je 19“, přičemž rozměr viditelné (aktivní) plochy je minimálně 230 mm x 410 mm, poměr stran je 4:3, 16:9 nebo 16:10. Vnitřní elektronický vizuální informační systém musí umožňovat připojení k modemu zajišťujícím internetové připojení v Základním vozidle, tak aby bylo zajištěno on-line připojení, tj. možnost informování cestujících v reálném čase.	Dopravce nezajistí, aby Elektronický vizuální informační systém splňoval parametry a zobrazoval požadované informace v souladu s článkem 2.4.1.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.4.1.	Minimální podíl Základních vozidel, která musí splňovat povinnost vybavení vnitřním elektronickým vizuálním informačním systémem na základě Smlouvy v dané Oblasti, určuje tabulka 7.	Dopravce nezajistí dodržení minimálního procenta Základních vozidel, která musí splňovat povinnost vybavení vnitřním elektronickým vizuálním informačním systémem.	100 000 Kč	Za každé jedno (1) procento nedodržení požadovaného procenta v daném měsíci.
TPS VD KHK	2.4.1.	Dopravce se zavazuje zajistit nasazování Základních vozidel vybavených vnitřním elektronickým vizuálním informačním systémem dle požadavku Objednatel stanoveného v Objednávce.	Dopravce nezajistí nasazení Základního vozidla vybaveného vnitřním elektronickým vizuálním informačním systémem dle	10 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

			požadavku Objednatele stanoveného v Objednávce.		
TPS VD KHK	2.4.2.	Základní vozidla musí být vybavena elektronickým akustickým informačním systémem hlášení Zastávek a dalších dopravních informací. Zastávky musí být hlášeny na všech Spojích v IDS IREDO KHK po celou dobu provozu Základního vozidla na území KHK, případně na území sousedního kraje a státu v případech, kdy je Dopravcem zajišťován Spoj dle Smlouvy, na základě polohy Základního vozidla, bez nutnosti zásahu řidiče (nutné je zachování možnosti vyhlašování Zastávky ručně). Hlasitost hlášení musí být rozlišena na základě doby provozu, hlášení musí být tlumeno v čase před 6h a po 22h (noční režim).	Dopravce nezajistí funkčnost elektronického akustického informačního systému hlášení Zastávek a dalších dopravních informací.	2 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.4.2.	Základní vozidla musí být vybavena elektronickým akustickým informačním systémem hlášení Zastávek a dalších dopravních informací pomocí. Zastávky musí být hlášeny na všech Spojích v IDS IREDO KHK po celou dobu provozu Základního vozidla na území KHK, případně na území sousedního kraje a státu v případech, kdy je Dopravcem zajišťován Spoj dle Smlouvy, na základě polohy Základního vozidla, bez nutnosti zásahu řidiče (nutné je zachování možnosti vyhlašování Zastávky ručně). Hlasitost hlášení musí být rozlišena na základě doby provozu, hlášení musí být tlumeno v čase před 6h a po 22h (noční režim).	Dopravce nezajistí, aby Elektronický akustický informační systém hlášení Zastávek a dalších dopravních informací splňoval parametry a hlásil požadované informace v souladu s článkem 2.4.2.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.4.2.	Minimální procentuální podíl Základních vozidel, která musí být vybaveny elektronickým akustickým informačním systémem, na základě Smlouvy je stanoven v následující tabulce 8.	Dopravce nezajistí dodržení minimálního procenta Základních vozidel, která musí být vybavena elektronickým akustickým informačním systémem.	100 000 Kč	Za každé jedno (1) procento nedodržení požadovaného procenta v daném měsíci.
TPS VD KHK	2.4.2.	Dopravce se zavazuje zajistit nasazování Základních vozidel vybavených elektronickým akustickým	Dopravce nezajistí nasazení Základního vozidla vybaveného elektronickým	10 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

		informačním systémem dle požadavku Objednatele stanoveného v Objednávce.	akustickým informačním systémem dle požadavku Objednatele stanoveného v Objednávce.		
TPS VD KHK	2.5.	Dopravce nesmí provozovat v rámci systému IDS IREDO KHK Vozidlo, které by nebylo certifikováno Objednatelem, který potvrzuje soulad s požadavky uvedenými v tomto dokumentu a ve Smlouvě.	Dopravce nasadí v rámci systému IDS IREDO KHK Vozidlo, které nebylo certifikováno Objednatelem.	100 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	2.5.	Dopravce je povinen požádat Objednatele o certifikaci Vozidla dle tohoto článku nejpozději 45 dní před začátkem plnění dle Smlouvy. V průběhu trvání smlouvy je Dopravce povinen požádat o certifikaci Vozidla dle tohoto článku minimálně 30 dní před nasazením Vozidla do provozu.	Dopravce nedodrží termín pro zaslání žádosti Objednateli o certifikaci Vozidla dle článku 2.5.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) i započatý den nedodržení minimálního termínu.
TPS VD KHK	3.1.1.	Dopravce je povinen zajistit všechny Spoje v celé své délce dle schváleného Jízdního řádu a musí obsloužit všechny jím stanovené Zastávky ve správném pořadí a ze správného Stanoviště Zastávky.	Dopravce nezajistí všechny Spoje v celé své délce dle schváleného Jízdního řádu.	100 Kč / neodjetý km minimálně 1 000 Kč	Za každý jeden (1) nezajištěný kilometr.
TPS VD KHK	3.1.1.	Dopravce je povinen zajistit všechny Spoje v celé své délce dle schváleného Jízdního řádu a musí obsloužit všechny jím stanovené Zastávky ve správném pořadí a ze správného Stanoviště Zastávky.	Dopravce neobslouží všechny stanovené Zastávky ve správném pořadí a ze správného Stanoviště Zastávky.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.1.1.	Pokud není Vozidlo vybaveno signalizačním zařízením nebo není toto tlačítko funkční, tak je řidič povinen Zastávku obsloužit jako stálou.	Řidič neobslouží Zastávku „NA ZNAMENÍ“ jako stálou Vozidlem, které není vybaveno tlačítkem signalizačního zařízení.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ neobsloužení Zastávky „NA ZNAMENÍ“.
TPS VD KHK	3.1.1.	Pokud není Vozidlo vybaveno signalizačním zařízením nebo není toto tlačítko funkční, tak je řidič povinen Zastávku obsloužit jako stálou.	Řidič neobslouží Zastávku „NA ZNAMENÍ“ jako stálou, kdy není Vozidlo vybaveno signalizačním zařízením nebo při poruše tlačítka signalizačního zařízení.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ neobsloužení Zastávky „NA ZNAMENÍ“.
TPS VD KHK	3.1.1.	Dopravce je povinen předložit Objednateli výkazy Měsíční evidence neodjetých spojů a Měsíční evidence zpožděných spojů.	Dopravce nepředloží Objednateli úplný výkaz Měsíční evidence neodjetých spojů.	5 000 Kč	Za každý jeden (1) neuvedený Spoj.

TPS VD KHK	3.1.1.	Dopravce je povinen uvést ve výkazu Měsíční evidenci zpožděných spojů všechny Spoje, které byly z výchozí Zastávky opožděny oproti schválenému Jízdnímu řádu o více než 15 minut, a Spoje, které byly na jakékoliv další Zastávce opožděny oproti schválenému Jízdnímu řádu o více než 15 minut včetně uvedení objektivní příčiny.	Dopravce nepředloží Objednateli úplný výkaz Měsíční evidencie zpožděných spojů.	2 000 Kč	Za každý jeden (1) neuvedený Spoj.
TPS VD KHK	3.1.2.	Dopravce je povinen zajistit, aby všechny Spoje odjely ze Zastávek včas, tj. přesně podle schváleného Jízdního řádu. Za odjezd včas se považuje odjezd s povolenou odchylkou oproti Jízdnímu řádu v rozmezí 0 až +59 sekund v případě výchozí Zastávky a v rozmezí 0 až +179 sekund v případě nácestné Zastávky. Předčasný odjezd Spojů ze všech Zastávek není dovolen a bude posuzován jako závažné provinění proti včasnosti (přesnosti) odjezdu ze Zastávky. Za zpoždění Spoje způsobené vinou Dopravce bude posuzováno i pozdní přistavení Základního vozidla před Spojem, pokud není způsobeno vlivy, které nemůže Dopravce ovlivnit.	Dopravce nezajistí, aby Spoj odjel z výchozí Zastávky včas, tj. přesně podle schváleného Jízdního řádu. Za odjezd včas se považuje odjezd s povolenou odchylkou oproti Jízdnímu řádu v rozmezí 0 až +59 sekund v případě výchozí Zastávky.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.1.2.	Dopravce je povinen zajistit, aby všechny Spoje odjely ze Zastávek včas, tj. přesně podle schváleného Jízdního řádu. Za odjezd včas se považuje odjezd s povolenou odchylkou oproti Jízdnímu řádu v rozmezí 0 až +59 sekund v případě výchozí Zastávky a v rozmezí 0 až +179 sekund v případě nácestné Zastávky. Předčasný odjezd Spojů ze všech Zastávek není dovolen a bude posuzován jako závažné provinění proti včasnosti (přesnosti) odjezdu ze Zastávky.	Dopravce nezajistí, aby Spoj odjel ze Zastávek včas, tj. přesně podle schváleného Jízdního řádu. Za odjezd včas se považuje odjezd s povolenou odchylkou oproti Jízdnímu řádu v rozmezí 0 až +179 sekund v případě nácestné Zastávky.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.1.2.	Dopravce je povinen zajistit, aby všechny Spoje odjely ze Zastávek včas, tj. přesně podle schváleného Jízdního řádu. Za odjezd včas se považuje odjezd s povolenou odchylkou oproti Jízdnímu řádu v rozmezí 0 až +59 sekund v případě výchozí Zastávky a v rozmezí 0 až +179 sekund v případě nácestné Zastávky. Předčasný odjezd Spojů ze všech	Dopravce nezajistí, aby Spoj odjel ze Zastávek včas, tj. přesně podle schváleného Jízdního řádu. Spoj odjel předčasně.	2 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

		Zastávek není dovolen a bude posuzován jako závažné provinění proti včasnosti (přesnosti) odjezdu ze Zastávky.			
TPS VD KHK	3.1.2.	Spoje, které z některé Zastávky odjedou předčasně je Dopravce povinen uvést do výkazu Měsíční evidence zpožděných spojů se záporným znaménkem.	Dopravce nepředloží Objednateli úplný výkaz Měsíční evidence zpožděných spojů, v kterém neuvedl Spoje odjeté předčasně / s předstihem.	2 000 Kč	Za každý jeden (1) neuvedený Spoj.
TPS VD KHK	3.1.2.	V případě existujících nebo očekávaných dlouhodobějších problémů s dodržováním Jízdních řádů je Dopravce povinen informovat Objednatele a poskytnout součinnost při řešení problému.	Dopravce neinformuje Objednatele o existujících nebo očekávaných dlouhodobějších problémech s dodržováním Jízdního řádu.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.1.3.	Každé Vozidlo provozované na linkách IDS IREDO KHK musí být vybaveno DZVA.	Dopravce nezajistí, aby Vozidlo provozované na linkách IDS IREDO KHK bylo vybaveno DZVA.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.1.3.	Veškeré údaje je řidič povinen vyplnit pravdivě. Záznam o provozu Vozidla je Dopravce případně řidič povinen na požádání předložit Objednateli nebo Objednatelem pověřené osobě ke kontrole.	Dopravce nezajistí, aby řidič vyplnil veškeré údaje do DZVA pravdivě.	5 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.1.3.	Veškeré údaje je řidič povinen vyplnit pravdivě. Záznam o provozu Vozidla je Dopravce případně řidič povinen na požádání předložit Objednateli nebo Objednatelem pověřené osobě ke kontrole.	Dopravce nebo řidič nepředloží na požádání Objednateli nebo Objednatelem pověřené osobě DZVA ke kontrole.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.1.3.	Dopravce zašle scan DZVA společně s výkazem Vyúčtování měsíční odměny, tj. společně s výkazem Měsíční evidence neodjetých spojů a výkazem Měsíční evidence zpožděných spojů.	Dopravce nezašle scan DZVA společně s výkazem Vyúčtování měsíční odměny, tj. společně s výkazem Měsíční evidence neodjetých spojů a výkazem Měsíční evidence zpožděných spojů.	5 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.1.3.	Dopravci jsou povinni po dobu minimálně 2 let všechny záznamy o provozu Vozidla archivovat a v případě žádosti Objednatele jsou povinni záznamy o provozu Vozidla poskytnout Objednateli ke kontrole	Dopravce nezašle scan DZVA na základě žádosti Objednatele.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

		nejpozději do 10 dní od doručení žádosti ze strany Objednatele.			
TPS VD KHK	3.2.	Dopravce je povinen zajistit odbavení dle tarifu schváleného Objednatelem.	Dopravce nezajistí odbavení dle tarifu schváleného Objednatelem.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.2.	Řidič je povinen vydat každému cestujícímu, který se při nástupu do Vozidla neprokáže platným jízdním dokladem, jízdní doklad.	Řidič nevydá každému cestujícímu, který se při nástupu do Vozidla neprokáže platným jízdním dokladem, jízdní doklad.	3 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.2.	Řidič je povinen vydat cestujícímu vždy správnou a platnou jízdenku z požadované nástupní Zastávky (Tarifní zóny IREDO) do požadované výstupní Zastávky (Tarifní zóny IREDO) cestujícího. Uvedené platí také pro bezplatnou přepravu.	Řidič nevydá cestujícímu jízdní doklad pro převzetí hotovosti.	5 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.2.	Řidič je povinen vydat cestujícímu vždy správnou a platnou jízdenku z požadované nástupní Zastávky (Tarifní zóny IREDO) do požadované výstupní Zastávky (Tarifní zóny IREDO) cestujícího. Uvedené platí také pro bezplatnou přepravu.	Řidič nevydá cestujícímu správný a platný jízdní doklad z nástupní Zastávky (Tarifní zóny IREDO) do výstupní Zastávky (Tarifní zóny IREDO) dle požadavku cestujícího.	2 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.2.	Řidič je povinen vydat cestujícímu jízdní doklad se správnou nástupní a výstupní Zastávkou na Spoji (správná nástupní Zastávka znamená ta, na které se Vozidlo v tu chvíli nachází), platí pro papírové nepřestupní jízdní doklady a doklady v kilometrickém tarifu. Dopravce je povinen zajistit, aby nastavení této Zastávky probíhalo automaticky dle polohy Vozidla.	Řidič nevydá cestujícímu správný a platný jízdní doklad z nástupní Zastávky do výstupní Zastávky dle požadavku cestujícího.	2 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.2.	Řidič je povinen vydat cestujícímu jízdní doklad na BČK IREDO se správnou nástupní Zastávkou (Tarifní zónou IREDO) a výstupní Zastávkou (Tarifní zónou IREDO) v případě přestupní jízdenky (správná nástupní Zastávka / Tarifní zóna IREDO znamená ta, na které se autobus v tu chvíli nachází). Dopravce je povinen zajistit, aby nastavení této Tarifní zóny IREDO probíhalo automaticky dle polohy Vozidla.	Řidič nevydá cestujícímu správný a platný jízdní doklad na BČK IREDO z nástupní Zastávky (Tarifní zóny IREDO) do výstupní Zastávky (Tarifní zóny IREDO) dle požadavku cestujícího.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

TPS VD KHK	3.2.	Řidič je povinen odbavit cestující s přestupní a časovou jízdenkou IREDO (odbavení musí proběhnout elektronicky, aby byl cestující evidován).	Řidič neodbaví cestující s přestupní nebo časovou jízdenkou IREDO.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.2.	Při odbavení cestujících s papírovou síťovou jízdenkou IREDO (obyčejná, skupinová aj.) je řidič povinen vydat evidenční lístek. Jízdní doklad za nulovou cenu je řidič povinen vydat také v případech, kdy má cestující dle Tarifu IREDO nebo dle kilometrického tarifu nárok na bezplatnou přepravu.	Řidič nevydává evidenční lístek při odbavení cestujícího s papírovou síťovou jízdenkou nebo nevydává jízdní doklad za nulovou cenu cestujícímu, který má dle Tarifu IREDO nebo dle kilometrického tarifu nárok na bezplatnou přepravu.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.3.	Dopravce je povinen dodržovat veškeré časové návaznosti v rámci IDS IREDO KHK.	Dopravce nezajistí dodržování časových návazností vyplývajících ze Seznamu zaručených přípojů.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.3.	Dopravce je povinen dodržovat veškeré časové návaznosti v rámci IDS IREDO KHK.	Dopravce nezajistí dodržování časových návazností vyplývajících ze Seznamu zaručených přípojů. (při opakovaném porušení stejným řidičem).	2 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.3.	Povinností Dopravce je zajistit informovanost řidičů o dodržování návaznosti na základě Seznamu zaručených přípojů, který musí být zanesen do všech Odbavovacích zařízení používaných v IDS IREDO KHK. Věta do Odbavovacího zařízení uvedená v Seznamu čekacích dob musí být zobrazena v Odbavovacím zařízení u požadovaného tarifního čísla.	Dopravce nezajistí informovanost řidičů o dodržování návazností na základě Seznamu zaručených přípojů nebo nezajistí zanesení Seznamu zaručených přípojů do všech Odbavovacích zařízení používaných v IDS IREDO KHK.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.4.	Dopravce je povinen aktivně spolupracovat s Centrálním dispečinkem IREDO a řídit se jeho pokyny nebo navrhnout způsoby řešení k odsouhlasení Centrálního dispečinku IREDO.	Dopravce prokazatelně nespolupracuje s Centrálním dispečinkem IREDO a neřídí se jeho pokyny nebo nenavrhne způsoby řešení v případě Mimořádností v dopravě a nepředkládá je	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

			k odsouhlasení Centrálnímu dispečinku IREDO.		
TPS VD KHK	3.4.	Dopravce je povinen zajistit dispečerské řízení (dostupnost Dispečera) každý den v týdnu v čase začínajícím minimálně 30 minut před výjezdem jím provozovaného Spoje a končícím v čase příjezdu posledního jím provozovaného spoje do cílové Zastávky.	Dopravce nezajistí dispečerské řízení (dostupnost Dispečera) dle požadavku uvedeného v bodě 3.4.	5 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.4.1.	Dopravce je povinen sdělit číslo telefonní linky na dispečerské řízení Objednateli a Centrálnímu dispečinku IREDO včetně jmen Dispečerů. V případě změny telefonního čísla nebo Dispečera neprodleně informuje Dopravce Objednatele a Centrální dispečink IREDO o této skutečnosti.	Dopravce nesdělí Objednateli číslo telefonní linky na dispečerské řízení včetně jmen Dispečerů nebo změny těchto údajů.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.4.2.	Dopravce je povinen při vzniku Mimořádnosti v dopravě postupovat ve spolupráci s Centrálním dispečinkem IREDO.	Dopravce při vzniku Mimořádnosti v dopravě nepostupuje ve spolupráci s Centrálním dispečinkem IREDO.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.4.2.	Řidič Spoje, na kterém dojde k Mimořádnosti v dopravě, je povinen informovat všechny cestující v Základním vozidle o vypravení Provozní zálohy a o jejím předpokládaném příjezdu.	Řidič Spoje, na kterém dojde k Mimořádnosti v dopravě, neinformuje cestující v Základním vozidle o vypravení Provozní zálohy a o jejím předpokládaném příjezdu.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.4.3.	Objednatel specifikoval pro potřeby dispečerského řízení v IDS IREDO KHK minimální požadavky na počet Provozních záloh a stanovil místa jejich alokace v Oblasti, která jsou uvedena v Příloze H.	Dopravce nezajistí alokaci a počet Provozní zálohy dle specifikace Objednatele v Příloze H.	5 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	3.4.3.	Dopravce je povinen postupovat v případě vzniku Mimořádnosti v dopravě dle bodu 3.4.2., tak aby zajistil výjezd Provozní zálohy maximálně 15 minut od vzniku Mimořádnosti v dopravě, maximální doba pro nahrazení Základního vozidla na další Spoje v oběhu Základního vozidla je Objednatelem stanovena na 60 minut od vzniku výpadku.	Dopravce nezajistí při vzniku Mimořádnosti v dopravě výjezd Provozní zálohy do 15 minut od vzniku mimořádnosti nebo nezajistil nahrazení dalších Spojů v oběhu do 60 minut od vzniku výpadku.	2 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

TPS VD KHK	3.4.3.	Dopravce může využít Provozní zálohy pro nahrazení Základního vozidla pro dokončení denního oběhu Základního vozidla, následující den je Dopravce povinen odstranit technickou závadu nebo nahradit nepojízdné Základní vozidlo Záložním vozidlem.	Dopravce neodstraní technickou závadu nebo nenahradí nepojízdné Základní vozidlo Záložním vozidlem.	10 000 Kč	Za každý jeden (1) i započatý den, kdy nedošlo k nahrazení Základního vozidla.
TPS VD KHK	5.1.	Dopravce je povinen informovat Objednatele o Uzavírkách do 2 pracovních dnů, co se o takové Uzavírce dozvěděl.	Dopravce neinformuje Objednatele o Uzavírkách do 2 pracovních dnů, co se o takové Uzavírce dozvěděl.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	5.1.1.	V případě nasazení vozidla z Vozového parku nad rámec požadovaných Základních vozidel v rámci Uzavírky je Dopravce povinen u tohoto vozidla z Vozového parku splnit minimálně technické vybavení uvedené pro Provozní zálohu.	Dopravce nezajistí splnění minimálního technického vybavení uvedeného pro Provozní zálohu.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti a za každý jeden (1) i započatý den, ve kterém porušení povinnosti trvá.
TPS VD KHK	5.1.2.	Dopravce informuje Objednatele o navrhovaném způsobu řešení Uzavírky se zanedbatelným dopadem na veřejnou dopravu. Objednatel schvaluje navržené dopravní řešení a je oprávněn řešení neschválit v případě, že by mělo zásadní dopad do obsluhy daného území, případně byla poškozena velká skupina cestujících veřejnosti.	Dopravce neinformuje Objednatele dopravy o navrhovaném způsobu řešení u Uzavírky se zanedbatelným dopadem na veřejnou dopravu.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	5.2.	Pro jednoznačnost přenosu informace pro cestující o Uzavírce a Objíždce je Dopravce povinen na Informačním panelu Zastávky zveřejnit Výlukový jízdní řád vytištěný na žlutém podkladu.	Dopravce nezajistí vytištění Výlukového jízdního řádu na žlutém podkladu.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	6.1.	Dopravce je povinen zajistit čtvrtletně v Oblasti provedení Přepravní a tarifní kontroly minimálně na 10 % Spojů na každé lince, minimálně však jednu kontrolu na každé lince v IDS IREDO KHK.	Dopravce nezajistí předepsané minimální procento Přepravních a tarifních kontrol Spojů na každé lince v IDS IREDO KHK.	2 000 Kč	Za každé jedno (1) procento nedodržení požadovaného procenta v daném čtvrtletí za každou linku.
TPS VD KHK	6.1.	Minimálně 50 % ze všech provedených Přepravních a tarifních kontrol musí probíhat podle časového plánu, který vypracuje Dopravce a který zašle Objednateli společně s výkazem Vyúčtování měsíční odměny, minimálně 14 dní před termínem první kontroly uvedené v časovém plánu.	Dopravce nezajistí zaslání časového plánu kontrol společně s výkazem Vyúčtování měsíční odměny.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

TPS VD KHK	6.1.	Časový plán kontrol může být vypracován volnou formou, ale musí obsahovat datum plánované kontroly, číslo Autobusové linky a Spoje, na kterém bude kontrola provedena a jméno zaměstnance (případně společnosti, pokud je odlišná od Dopravce), který bude kontrolu provádět.	Dopravce nezajistí, aby zaslaný časový plán obsahoval všechny požadované údaje.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	6.1.	Z každé kontroly musí být pořízen záznam o výsledku kontroly a to i v případě, že nedošlo ke zjištění závad. Dopravce zašle záznam o Přepavní a tarifní kontrole Objednateli společně se souhrnnou informací o výsledku kontroly vždy společně s výkazem Vyúčtování měsíční odměny.	Dopravce nezajistí pořízení záznamu o výsledku kontroly.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	6.1.	Z každé kontroly musí být pořízen záznam o výsledku kontroly a to i v případě, že nedošlo ke zjištění závad. Dopravce zašle záznam o Přepavní a tarifní kontrole Objednateli společně se souhrnnou informací o výsledku kontroly vždy společně s výkazem Vyúčtování měsíční odměny.	Dopravce nezajistí zaslání záznamu o Přepavní a tarifní kontrole Objednateli společně se souhrnnou informací o výsledku kontroly vždy společně s výkazem Vyúčtování měsíční odměny..	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	6.2.	Dopravce je povinen na upozornění Objednatele nebo jím pověřené osoby na podezření nedodržení příslušného článku TPS VD KHK reagovat a zaslat Objednateli nebo jím pověřené osobě výsledek prověření (případně Objednatelem nebo jím pověřené osobě požadované podklady) nejpozději 10 kalendářních dní od doručení elektronické zprávy ze strany Objednatele nebo jím pověřené osoby.	Dopravce nezajistí zaslání výsledku prověření Objednateli nejpozději 10 kalendářních dní od doručení elektronické zprávy ze strany Objednatele.	500 Kč	Za každý jeden (1) i započatý den, ve kterém trvá prodlení se splněním povinnosti.
TPS VD KHK	6.3.	Sankci Dopravce vykáže v nejbližším výkaze Vyúčtování měsíční odměny.	Dopravce nevykáže sankci v nejbližším výkaze Vyúčtování měsíční odměny.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	7.1.1.	V rámci IDS IREDO KHK je Dopravce nejpozději 14 dní před začátkem plnění Smlouvy povinen provozovat Informační centrum v místech (obcích), stanovených Objednatelem.	Dopravce nezajistí zahájení provozu Informačního centra v místě (obci), která je stanovena Objednatelem.	5 000 Kč	Za každý jeden (1) i započatý den, ve kterém trvá prodlení se splněním povinnosti.

TPS VD KHK	7.1.1.	Minimální provozní doba Informačního centra Dopravce musí být stanovena, tak aby vyhovovala následujícím minimálním podmínkám: a) Průměrná otevírací doba za pracovní dny v týdnu je stanovena minimálně na 7,5 h; b) Informační centrum bude otevřeno všechny pracovní dny v týdnu; c) Minimálně 2x týdně bude otevřeno od 7:00; d) Minimálně 2x týdně bude otevřeno do 18:00; e) Otevírací doba může být přerušena přestávkami.	Dopravce nezajistí dodržování provozní doby Informačního centra v místě (obci), která je stanovena Objednatelem.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	7.1.1.	Informační centrum Dopravce zajišťuje činnosti uvedené v bodě 7.1.1.	Dopravce nezajistí zajištění všech činností uvedených v bodě 7.1.1.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	7.1.1.	Informační centrum Dopravce je vybaveno minimálně dle požadavků Objednatele uvedených v bodě 7.1.1.	Dopravce nezajistí vybavení Informačního centra minimálně dle požadavků Objednatele uvedených v bodě 7.1.1.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	7.1.2.	Objednatel je oprávněn stanovit na vybraných Zastávkách I. a II. třídy, jejichž je Dopravce správcem, povinnost Dopravce je zpracovat, zveřejnit a následně aktualizovat Odjezdník.	Správce zastávky nezajistí zpracování Odjezdníku na základě žádosti Objednatele.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	7.1.2.	Aktualizaci Odjezdníku je Dopravce povinen zajistit vždy nejpozději k termínu účinnosti změn Jízdních řádů. Dopravce je povinen projednat s vlastníkem (Správcem) autobusového nádraží (Zastávky) zveřejnění tohoto Odjezdníku.	Správce zastávky nezajistí aktualizaci Odjezdníku.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	7.1.3.	Dopravce je povinen zřídit webové stránky pro informování cestujících o všech skutečnostech souvisejících s provozováním dopravy podle Smlouvy.	Dopravce nezřídí webové stránky pro informování cestujících o všech skutečnostech souvisejících s provozováním dopravy podle Smlouvy.	10 000 Kč	Za každý jeden (1) měsíc neplnění této povinnosti.

TPS VD KHK	7.1.3.	Dopravce je povinen zřídit elektronickou adresu pro informování cestujících, která bude v pracovní dny fungovat s reakční dobou max. 24 hodin. Pro vyloučení pochybností se stanoví, že reakční doba platí pro dotazy ke spojení, tarifům a službám Dopravce, nikoliv pro vyřizování stížností, reklamací a jiných dotazů.	Dopravce nezřídí elektronickou adresu pro informování cestujících.	10 000 Kč	Za každý jeden (1) měsíc neplnění této povinnosti.
TPS VD KHK	7.1.3.	Dopravce je povinen zřídit elektronickou adresu pro informování cestujících, která bude v pracovní dny fungovat s reakční dobou max. 24 hodin. Pro vyloučení pochybností se stanoví, že reakční doba platí pro dotazy ke spojení, tarifům a službám Dopravce, nikoliv pro vyřizování stížností, reklamací a jiných dotazů.	Dopravce nezajistí dodržení v pracovní dny reakční doby max. 24 hodin pro informování (odpověď) cestujících.	500 Kč	Za každý jeden (1) i započatý den prodlení s plněním této povinnosti.
TPS VD KHK	7.1.3.	V případě, že Dopravce obdrží stížnost od cestujícího je povinen odpovědět na stížnost v maximální lhůtě 10 pracovních dní. O způsobu vyřízení stížnosti je Dopravce povinen neprodleně informovat Objednatele.	Dopravce nezajistí dodržení reakční doby max. 10 pracovních dní pro zaslání odpovědi na stížnost ze strany cestujících.	1 000 Kč	Za každý jeden (1) i započatý den prodlení s plněním této povinnosti.
TPS VD KHK	7.1.3.	V případě, že Dopravce obdrží stížnost od cestujícího je povinen odpovědět na stížnost v maximální lhůtě 10 pracovních dní. O způsobu vyřízení stížnosti je Dopravce povinen neprodleně informovat Objednatele.	Dopravce nezajistí informování Objednatele o způsobu vyřízení stížnosti cestujících.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	7.2.	Na základě žádosti Objednatele je Dopravce povinen provést individuální přepravní průzkum na Spoji v požadovaném dni a ve formátu uvedeném v Příloze M a tento výstup zaslat nejpozději do 2 pracovních dní.	Dopravce nezajistí požadovaný přepravní průzkum na základě žádosti Objednatele nebo nezašle ve stanoveném termínu.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	7.3.	Zajistit znalosti provozního personálu Dopravce v rozsahu dle článku 7.3.	Dopravce nezajistí znalosti provozního personálu v rozsahu dle článku 7.3.	2 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	7.3.1.	Zajistit vybavení provozního personálu Dopravce zejména pro informování cestujících dle článku 7.3.1.	Dopravce nezajistí vybavení provozního personálu pro informování cestujících v rozsahu dle článku 7.3.1	2 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

TPS VD KHK	7.3.2.	Zajistit chování personálu Dopravce k cestujícím dle článku 7.3.2.	Dopravce nezajistí chování personálu k cestujícím dle článku 7.3.2.	2 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	7.3.2.	Řidič nesmí během pobytu ve Vozidle kouřit, tj. ani pokud je Vozidlo v klidu. Kouření je řidiči zakázáno i v bezprostřední blízkosti Vozidla (např. mezi dveřmi, v prostoru Zastávky apod.).	Řidič poruší zákaz kouření ve Vozidle nebo v jeho bezprostřední blízkosti.	5 000 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	7.3.2.	Na požádání cestujících je personál Dopravce povinen asistovat s nástupem, výstupem a pohybem osob přepravujících dětský kočárek či osob s omezenou schopností pohybu a orientace ve Vozidle, zejména obsloužit cestující s invalidním vozíkem plošinou pro nástup, resp. výstup, pokud takovou asistenci umožňují místní poměry příslušné Zastávky.	Dopravce odmítne asistovat s nástupem, výstupem a pohybem osob přepravujících dětský kočárek či osob s omezenou schopností pohybu a orientace ve Vozidle.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.
TPS VD KHK	7.3.2.	Personál Dopravce je dále povinen na požádání asistovat cestujícím přepravujícím na Spojích či linkách určených Objednatelem pro přepravu jízdních kol při nakládání a vykládání jízdních kol.	Dopravce odmítne asistovat cestujícím při nakládání a vykládání jízdních kol na Spojích či linkách určených Objednatelem pro přepravu jízdních kol.	500 Kč	Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti.

Je-li smluvní pokuta stanovena „Za každý jeden (1) případ porušení povinnosti“, rozumí se samostatným případem porušení povinnosti první zjištěné porušení povinnosti. Každé další zjištěné porušení povinnosti po uplynutí lhůty k odstranění stanovené Smlouvou nebo jejími přílohami nebo přiměřené lhůty stanovené Objednatelem se považuje za nový případ porušení povinnosti. Postup podle předchozí věty se použije opakovaně.

Technické a provozní standards veřejné dopravy

Královéhradecký kraj

dále jen „TPS VD KHK“

verze od 04. 03. 2021

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	4
SEZNAM TABULEK	5
SEZNAM POUŽITÉ TERMINOLOGIE	6
ÚVOD	15
1. Standard vybavení Zastávek	16
1.1. Kategorie Zastávek	16
1.2. Označování Zastávek	16
1.2.1. Označení zastávky Dodatečnou tabulí	19
1.2.2. Označení zastávky Informačním panelem a Mobilním informačním panelem	20
1.2.3. Povinně zveřejňované informace na Informačním panelu	20
1.3. Dočasné označování Zastávek	23
1.4. Správa Zastávky	23
1.5. Způsoby provádění kontrol a rozdělení kompetencí	25
1.6. Závazné termíny na zajištění povinností Dopraců dle standardu vybavení Zastávek	27
2. Standard vybavení Vozidel	28
2.1. Standard Vozidel IDS IREDO KHK	28
2.1.1. Technický stav a stáří Vozidel	29
2.1.2. Bezpečnost a výkon	29
2.1.3. Čistota a vzhled Základních vozidel	30
2.1.4. Nízkopodlažnost vozidla	30
2.1.5. Rozdělení Vozidel – kategorizace	31
2.1.6. Klimatická a světelná pohoda Základních vozidel	32
2.1.7. Dveře Základního vozidla	33
2.1.8. Uspořádání v Základním vozidle	34
2.2. Vybavení Vozidel	34
2.2.1. Odbavovací zařízení	34
2.2.2. Sledování polohy Vozidel a identifikace Vozidla	35
2.2.3. Úložný prostor pro příruční zavazadla	36
2.2.4. Signalizační zařízení	36
2.2.5. Vybavení Základních vozidel informačními vitrinami, schránkou na letáky	36
2.2.6. Vybavení Základních vozidel internetovým připojením	37
2.2.7. Vybavení Základních vozidel pro přepravu kol	38
2.2.8. Vybavení Základních vozidel USB porty	39
2.3. Označení Vozidel IDS IREDO KHK	39
2.3.1. Identifikační prvky (vnější a vnitřní)	39
2.3.2. Přední směrový elektronický informační panel (vnější)	39
2.3.3. Boční směrový elektronický informační panel (vnější)	41
2.3.4. Zadní elektronický informační panel (vnější)	42
2.3.5. Označení symboly a piktogramy	42
2.4. Informační systém pro cestující	43
2.4.1. Vnitřní elektronický vizuální informační systém	43
2.4.2. Elektronický akustický informační systém	47
2.5. Certifikace Vozového parku a vybavení	48
3. Standard dopravních výkonů a provozu	50
3.1. Standard dodržování Jízdního řádu	50
3.1.1. Zajištění Spojů a dodržení trasy	50

3.1.2.	Dodržování odjezdů ze Zastávek – přesnost	51
3.1.3.	Denní záznam o výkonu autobusu (dále jen „DZVA“)	51
3.2.	Standard odbavení ve Vozidlech IDS IREDO KHK	52
3.3.	Standard dodržování čekacích dob	53
3.4.	Standard řešení Mimořádnosti v dopravě	55
3.4.1.	Požadavky na dispečink Dopravce	55
3.4.2.	Postup při vzniku Mimořádnosti v dopravě	56
3.4.3.	Podmínky nasazení Provozní zálohy	56
3.5.	Značení Základních vozidel a další poznámky v Jízdním řádu	57
3.5.1.	Značení Nízkopodlažních vozidel	57
3.5.2.	Značení Poptávkové dopravy	58
3.5.3.	Značení Základních vozidel přepravujících jízdní kola	58
3.5.4.	Další povinně uvedené poznámky v Jízdním řádu	58
3.6.	Pravidla pro provoz Poptávkové dopravy	59
4.	Standard přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace	60
4.1.	Úprava a obsah štítků na Zastávkách	60
4.2.	Hlavní zásady pro výrobu a umístování štítků	61
5.	Standard řešení Uzavírek	63
5.1.	Organizace veřejné dopravy při Uzavírce pozemní komunikace	63
5.1.1.	Uzavírka s významným dopadem na veřejnou dopravu	63
5.1.2.	Uzavírka se zanedbatelným dopadem na veřejnou dopravu	63
5.2.	Informování cestujících o Uzavírce a Objížděce	64
6.	Standard provádění kontrol a úhrady sankcí	65
6.1.	Přepravní a tarifní kontrola v autobusech	65
6.2.	Kontrola dodržování standardů	66
6.3.	Sankce za porušení standardu	67
7.	Standard informování cestujících a ostatních náležitostí	68
7.1.	Standard informování cestujících	68
7.1.1.	Informační centrum Dopravce	68
7.1.2.	Požadavky na Odjezdníky	69
7.1.3.	Požadavky na poskytování informací telefonicky a dálkovým způsobem	69
7.2.	Analýza dopravního systému	70
7.3.	Požadavky na provozní personál, kodex slušnosti	70
7.3.1.	Vybavení personálu	71
7.3.2.	Chování personálu k cestujícím	73
PŘÍLOHA A	.....	74
PŘÍLOHA B	.....	80
PŘÍLOHA C	.....	84
PŘÍLOHA D	.....	87
PŘÍLOHA E	.....	88
PŘÍLOHA F	.....	89
PŘÍLOHA G	.....	90
PŘÍLOHA H	.....	91
PŘÍLOHA I	.....	92
PŘÍLOHA J	.....	93
PŘÍLOHA K	.....	94
PŘÍLOHA L	.....	95
PŘÍLOHA M	.....	96

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Vzor Schéma zastávky umístěného na Zastávkách dle bodu c).....	18
Obrázek 2: Doporučené umístění informací dle 1.3.2 na Informačním panelu:	22
Obrázek 3: Doporučené zobrazení textu na čelním elektronickém informačním panelu....	40
Obrázek 4: Doporučené uspořádání informací na vnitřním elektronickém vizuálním informačním systému.....	45
Obrázek 5: Způsob označení Nízkopodlažních vozidel v Jízdním řádu.	58
Obrázek 6: Způsob označení Poptávkové dopravy v Jízdním řádu	58
Obrázek 7: Způsob označení Základních vozidel přepravujících jízdní kola v Jízdním řádu	58
Obrázek 8: Vzor značky Zastávky pro Zastávky kategorie A	74
Obrázek 9: Vzor značky Zastávky pro Zastávky kategorie B	75
Obrázek 10: Vzor Dodatkové tabule	76
Obrázek 11: Vzor Dodatkové tabule Zastávky v režimu „NA ZNAMENÍ“	76
Obrázek 12: Doporučené umístění Dodatkové tabule v případě, že Zastávka je vybavena dopravní značkou	77
Obrázek 13: Umístění Informačního panelu a Mobilního informačního panelu (doporučené)	77
Obrázek 14: Piktogram pro nástup s kočárkem	80
Obrázek 15: Piktogramy pro nástup osob na vozíčku a osob s omezenou schopností pohybu	80
Obrázek 16: Piktogram pro označení Nízkopodlažního vozidla	81
Obrázek 17: Piktogram pro bezplatné internetové připojení	81
Obrázek 18: Piktogram pro sedadlo určené osobám s omezenou schopností pohybu.....	81
Obrázek 19: Piktogram pro sedadlo určené zrakově handicapovaným	82
Obrázek 20: Piktogramy pro označení plochy pro kočárek a invalidní vozík.....	82
Obrázek 21: Piktogram pro označení hasicího přístroje.....	83
Obrázek 22: Piktogram pro bezplatné internetové připojení	83
Obrázek 23: Vzor samolepky IREDO.....	84
Obrázek 24: Doporučené umístění samolepky IREDO	84
Obrázek 25: Vzor logotypu Veřejná doprava Královéhradeckého kraje	85
Obrázek 26: Doporučené umístění logotypu Veřejná doprava Královéhradeckého kraje a loga Dopravce.....	86
Obrázek 27: Vzor Služebního průkazu TPS VD KHK	89
Obrázek 28: Vzor Karty revizora TPS VD KHK.....	89
Obrázek 29: Vzor tiskopisu o porušení TPS VD KHK	90

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Termíny dodání zjednodušené podoby Jízdních řádů (např. souhrnné Jízdní řády) Správci zastávky Objednatelem:.....	21
Tabulka 2: Minimální frekvence kontrol Správcem zastávky.....	25
Tabulka 3: Termíny pro zajištění povinností Správců zastávek dle kapitoly 1	27
Tabulka 4: Minimální procento Nízkopodlažních vozidel z celkového počtu Základních vozidel.....	30
Tabulka 5: Základní rozdělení Vozidel a jejich parametry	31
Tabulka 6: Rozdělení Cyklozařízení zajišťujících provoz Cyklobusových spojů	32
Tabulka 7: Minimální procento Základních vozidel vybavených vnitřním elektronickým vizuálním informačním systémem.....	46
Tabulka 8: Minimální procento Základních vozidel vybavených elektronickým akustickým informačním systémem.....	48
Tabulka 9: Ukázka záhlaví dokumentu Seznam zaručených přípojů	53
Tabulka 10: Vzor výkazu Měsíčního evidence neodjetých spojů	87
Tabulka 11: Vzor výkazu Měsíční evidence zpožděných spojů	88
Tabulka 12: Alokace a počet Provozní zálohy	91
Tabulka 13: Informační centra v KHK:	92
Tabulka 14: výkaz Evidence vozidel za předchozí kalendářní měsíc	93
Tabulka 15: Vzor výkazu Měsíční evidence nefunkčních odbavovacích zařízení	94
Tabulka 16: Vzor certifikačního listu sloužícímu k posouzení Vozového ze strany Objednatele	95
Tabulka 17: Vzor výstupu z přepravního průzkumu	96

SEZNAM POUŽITÉ TERMINOLOGIE

Autobusová linka – znamená souhrn dopravních spojení na trase dopravní cesty určené výchozí a cílovou Zastávkou a ostatními Zastávkami, na níž jsou pravidelně poskytovány přepravní služby podle platné licence (případně povolení k provozu mezinárodní linky), podle schváleného Jízdního řádu.

Bezkontaktní čipová karta IREDO (dále jen „**BČK IREDO**“) – bezkontaktní čipová karta IREDO slouží jako elektronická peněženka a nosič integrovaného jízdního dokladu. Druhy karet a možnosti jejich využití jsou blíže specifikovány v dokumentu SPP IREDO.

Blacklist – seznam BČK IREDO, které jsou v systému nežádoucí. Tyto BČK IREDO není možné využívat v rámci IDS IREDO. Pravidla aktualizace Blacklistu v Odbavovacích zařízeních jsou součástí této Přístupové smlouvy a Příkazní smlouvy.

Call centrum IREDO – je aparát, který je prostřednictvím obsluhy k dispozici cestující veřejnosti k uplatnění dotazů, podnětů či zajištění návazností. Call centrum IREDO provozuje Objednatel nebo jím pověřená osoba.

Celostátní registr zastávek (dále jen „**CRZ**“) – databáze Zastávek, která obsahuje všechny Zastávky, které byly schváleny pro provozování veřejné dopravy. Každá Zastávka v této databázi má své unikátní číslo a přesný název.

Centrální dispečer IREDO – pověřená osoba Objednatelem, která řeší návaznosti a mimořádnosti na území IREDO ve spolupráci s Dispečery dopravců zapojených do IDS IREDO, případně na území sousedního kraje a státu v případech, kdy je Dopravcem zajišťován Spoj dle Smlouvy.

Clearing IREDO – clearingové centrum IDS IREDO je jedním z Centrálních systémů IREDO, ve kterém probíhá rozúčtování elektronických peněženek, přestupních jízdenek a časových kuponů.

Cyklobusový spoj – znamená Spoj, který je zajišťován Základním vozidlem s přípojným vozíkem nebo jiným způsobem upraveným Základním vozidlem určeným k přepravě cestujících s jízdním kolem.

Dispečer – zaměstnanec Dopravce, který řeší mimořádné události v rámci své společnosti a je ve spojení v řidiči.

Dispečerský systém IDS IREDO (dále jen „Centrální dispečink IREDO“) – je jedním z centrálních systémů, který řeší prostřednictvím obslužného programu (software) a dispečerů IREDO návaznosti Spojů a mimořádné situace v provozu dle pravidel uvedených v manuálu Dispečerské řízení v IDS IREDO.

Doba vyčkání přípoje – stanovuje čas, který je Přípoj povinen vyčkat oproti svému pravidelnému odjezdu dle Jízdního řádu na zpožděný Spoj uvedený v Seznamu zaručených přípojů.

Dodatková tabule – je plocha jednotného vzhledu, která obsahuje předem definované zveřejňované informace, jejíž podoba je vyobrazena na Obrázku 10 a 11 v Příloze A.

Dopravce – znamená osobu označenou jako Dopravce v záhlaví Smlouvy.

Dopravní rok – znamená časové období, které začíná v den čtvrté celostátní změny jízdních řádů dle § 17 odst. 2 Zákona o silniční dopravě v příslušném kalendářním roce a končí v den předcházející dni čtvrté celostátní změny jízdních řádů dle § 17 odst. 2 Zákona o silniční dopravě následujícího kalendářního roku. Například Dopravní rok pro jízdní řád 2017 – 2018 je definován obdobím od 10. 12. 2017 do 08. 12. 2018. V případě, že k Zahájení provozu, resp. k ukončení plnění Smlouvy dojde v jiném období, než v den čtvrté celostátní změny jízdních řádů dle § 17 odst. 2 Zákona o silniční dopravě v příslušném kalendářním roce, bude daný Dopravní rok úměrně zkrácen v souladu s pravidly uvedenými v příloze Smlouvy a se všemi důsledky ze zkrácení vyplývajícími.

Elektronické mobilní zařízení – je zařízení (např. mobilní telefon), které umožňuje řidiči zjistit prostřednictvím aplikace polohu Základního vozidla při čekání na zpožděný Přípoj, cenu při náhradním odbavení, informovat cestující o možnostech spojení, o Tarifu IREDO, SPP IREDO, navigovat řidiče dle trasy linky aj. Toto zařízení musí také umožňovat handsfree spojení řidiče s dispečinkem Dopravce. Zařízení musí být v on-line režimu prostřednictvím internetového připojení v Základním vozidle po celou dobu výkonu Základního vozidla.

E-shop IREDO – systém pro nákup BČK IREDO prostřednictvím webového rozhraní. Dále umožňuje cestujícím dobíjení elektronické peněženky a nákup časových jízdenek s úhradou pomocí bankovní karty nebo elektronického bankovníctví.

Greenlist – seznam BČK IREDO, jejichž uživatelé si prostřednictvím E-shopu IREDO dobili elektronické peníze, případně zakoupili časový jízdní doklad IREDO. Na BČK IREDO

uvedené na Greenlistu je možnost nahrát zakoupené elektronické peníze nebo jízdní doklad.

GPS – (Global Positioning System) zařízení, s jehož pomocí je možno určit polohu a přesný čas kdekoli na Zemi s přesností do deseti metrů.

GPRS – služba umožňující přenos dat a připojení k Internetu.

Integrovaný dopravní systém IREDO (dále jen „**IDS IREDO**“) – Integrovaný dopravní systém autobusové a železniční dopravy na území Královéhradeckého (dále jen „**KHK**“) a Pardubického kraje, případně s přesahy do jiných krajů nebo států.

IDS IREDO KHK – je část IDS IREDO, ve které jsou specifické požadavky uvedené v těchto TPS VD KHK na území KHK případně na území jiného kraje nebo státu v případech, kdy je Dopravcem zajišťován Spoj dle Smlouvy.

Informace o uzavírce – jedná se o soubor opatření Objednatele, které byly provedeny v souvislosti s Uzavírkou pozemní komunikace.

Informační centrum – znamená kontaktní místo provozované Dopravcem nebo jiným subjektem pověřeným Dopravcem, sloužící pro komunikaci s cestujícími v řešení jejich životních situací souvisejících s veřejnou dopravou v KHK. Tyto Informační centra provozuje Dopravce ve své oblasti. Více informací o Informačních centrech jsou uvedeny v kapitole 7 těchto TPS VD KHK.

Informační leták – jedná se o leták ve formátu A4 vypracovaný Objednatelem, který obsahuje Informace o uzavírce pro cestující. Informační leták je Objednatelem dodáván Dopravci v elektronické podobě.

Informační panel – je plocha umístěná v prostoru Zastávky (např. sloupek, stěna přístřešku aj.) umožňující zveřejnění (výlep) Jízdních řádů, Mapy tarifních zón IREDO, případně Informačního letáku, Schéma zastávky aj.

Jízdní řád – znamená dokument stanovující časové údaje pro jízdu Spojů Dopravce na trase dopravní cesty pro všechny Spoje Autobusové linky. Jízdní řád je pro potřeby tohoto dokumentu definován pouze pro Autobusové linky, které jsou součástí objednávky dle Smlouvy.

Klimatizace – jedná se zařízení pro úpravu vzduchu uvnitř Základního vozidla, jehož hlavní funkcí je snížení teploty a vlhkosti vzduchu.

Karta revizora – je BČK IREDO Revizor evidovaná Objednatelem. Vzor Karty revizora je uveden na Obrázku 28 v Příloze F.

Kontaktní místo IREDO (dále jen „**KM IREDO**“) – místo provozované Dopravci IREDO nebo třetí osobou na základě Komisionářské smlouvy se společností OREDO. KM IREDO slouží pro podání Žádosti o vydání BČK IREDO, k předání vyhotovené BČK IREDO žadatelům, k výměně BČK IREDO, k její blokaci, odblokování a zrušení. Dále místo slouží k příjmu a vyřizování reklamací a k poskytování informací o BČK IREDO.

Kontrolor TPS VD KHK – osoba pověřená Objednatelem ke kontrole TPS VD KHK.

Komisionářská smlouva – znamená smlouvu, kterou je Dopravce v souladu se zadávacími podmínkami Veřejné zakázky a Smlouvou povinen uzavřít před uzavřením Smlouvy se společností OREDO anebo s jiným koordinátorem IDS IREDO určeným Objednatelem, jenž upravuje zejména otázky související se zajištěním činností spojených s BČK.

Mapa tarifních zón IREDO – pro cestování a odbavení v IDS IREDO je používán zónově-relační tarif. Grafické vyjádření cestování uvnitř a vně Tarifních zón IREDO je prováděno pomocí Mapy tarifních zón IREDO. Zpracování Map tarifních zón IREDO provádí Objednatel nebo jím pověřená osoba.

Mimořádnost v dopravě – situace, která vede k závadám či nepravidłnostem v plnění Jízdního řádu. Mezi mimořádnosti v dopravě patří například technická závada Základního vozidla, dopravní nehoda Základního vozidla nebo jiného nepředpokládaného omezení dopravy (např. neprůjezdná komunikace vlivem dopravní nehoda, kongesce apod.).

Mobilní informační panel – je plocha o minimální šířce 297 mm a výšce 210 mm, která umožňuje mimořádně provést zveřejnění (resp. výlep) Informačního letáku nebo materiálu požadovaného Objednatelem v místě, kde není na Informačním panelu dostatek místa.

Návazné spoje – jedná se o navazující Spoje, které jsou zajišťovány jedním Základním vozidlem. Takto provozované Spoje musí být označeny v Jízdním řádu symbolem ▲ a je na nich umožněno v souladu s SPP IREDO zakoupení jednoduché neintegrovane papírové jízdenky pro jízdu ze Zastávky prvního autobusového Spoje do Zastávky druhého, tzv. Návazného spoje dle Tarifu IREDO.

Nepravidelný posilový spoj – jedná se o Spoj, který jede v trase a časech jiného Spoje společně se Základním vozidlem z důvodu nutné kapacitní posily (např. kulturní akce, hromadné pochody, nahlášené hromadné výpravy aj.).

Nově pořízené vozidlo – v rámci TPS VD KHK se rozumí vozidlo z Vozového parku s datem první registrace po termínu zahájení provozu dle Smlouvy. Za Nově pořízené vozidlo se považuje také vozidlo z Vozového parku, které bylo do Vozového parku Dopravcem zařazeno po termínu zahájení provozu dle Smlouvy.

Nízkopodlažní vozidlo – znamená bezbariérové Základní vozidlo třídy I, II nebo A, ve kterém je alespoň 35 % prostoru pro stojící cestující, tvoří plochu bez schodů a má přístup k nejméně jednomu provoznímu dveřím.

Vozidlo musí umožňovat nástup, přepravu a výstup cestujících na elektrickém invalidním vozíku nebo elektrické tříkolce pro invalidy. Alespoň u jedné dveří musí být nástup možný z úrovně komunikace bez nutnosti překonat schody.

Vozidlo vybavené zvedací plošinou nebo výklopnou plošinou, které neumožňuje nástup z úrovně komunikace bez nutnosti překonání schodů, není Nízkopodlažní vozidlo.

Objednatel – Královéhradecký kraj, smluvní strana Smlouvy.

Objednávka – znamená objednávku dopravního výkonu na příslušné období za podmínek uvedených v textu Smlouvy. Objednávka obsahuje zejména návrh Oběhů vozidel včetně minimálních časů na přistavení, počet Základních vozidel, Přejezdů, a časové polohy a trasy Spojů uvedené v návrhu Jízdního řádu a dále údaje o vymezení Cyklozařízení a Základních vozidel podle požadovaných kategorií s uvedením požadavků na jejich nízkopodlažnost, vybavení vnitřním elektronickým vizuálním informačním systémem, vybavení elektronickým akustickým informačním systémem či klimatizací prostoru pro cestující.

Objíždka – objíždná trasa vzniklá na základě rozhodnutí správního orgánu.

Oblast – znamená dílčí část Veřejné zakázky, v níž byl Dopravce vybrán k uzavření smlouvy a v níž je Dopravce povinen plnit Veřejnou službu v souladu se Smlouvou.

Odbavovací zařízení – znamená jednotlivá zařízení umístěná ve Vozidlech sloužící k odbavení cestujících. Technické parametry Odbavovacího zařízení jsou definovány v Přístupové smlouvě.

Odjezdník – zjednodušený Jízdní řád pro vybranou Zastávku s uvedením časů odjezdů do vybraných směrů.

Odměna – znamená finanční vyjádření nároku Dopravce za poskytování Veřejné služby, vypočteného a vypláceného Dopravci za podmínek stanovených Smlouvou.

Okružní linka (Spoj) – jedná se o linky a Spoje, kde je výchozí Zastávka totožná se Zastávkou cílovou. V ojedinělých případech se jedná o Okružní linku i v případech, kdy je výchozí Zastávka a cílová Zastávka Spoje ve stejné Tarifní zóně IREDO. (Například Spoj Dvůr Králové n.L.,žel.st. – Vítězná – Dvůr Králové n.L.,aut.st.).

Označení zastávky – je povinné vybavení Stanoviště zastávky, skládající se z Informačního panelu a Dodatkové tabule. Označení Stanoviště zastávky nese základní informace o linkách veřejné autobusové dopravy, které Zastávku využívají a případně další informace (např. Informace o uzavírcce, Tarifu IREDO aj.).

Poptávková doprava – znamená způsob organizace dopravy, při kterém jsou provozovány Spoje na objednání nebo podmíněčně provozované Spoje podle pravidel uvedených v článku 3.6.

Propagační leták – jedná se o leták ve formátu A4 vypracovaný Objednatelem, který obsahuje dopravní informace pro cestující. Propagační leták obsahuje například informace o novém spojení, propagace významného místa v KHK, tarifní změny, souhrnné informace o dopravním systému aj. Propagační leták je dodáván Objednatelem nebo jím pověřenou osobou v tištěné podobě a v potřebném počtu pro umístění do Základních vozidel nebo na Informační panel Zastávky.

Protokol – protokol o provedení kontroly TPS VD KHK podle Smlouvy.

Provozní záloha – je Vozidlo, připravené okamžitě nahradit Základní vozidlo pro dokončení denního výkonu. Provozní záloha musí splňovat minimálně podmínky článků 2.1.1., 2.1.5., 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3., 2.3.1., 2.3.2. a 2.3.5. Provozní záloha je nasazena v případech, kdy Základní vozidlo je nepojízdné, nasazený řidič zaspal, onemocněl, byl zadržen policií ČR, nebo v dalších nevyjmenovaných případech, kdy není možné výkon zajistit dle původního plánu.

Provozní záloha je připravena v místech a časech uvedených Objednatelem. Místem se rozumí uvedená obec, přičemž v rámci obce může být Provozní záloha umístěna například v blízkosti významné autobusové Zastávky, popř. v garážích. Obce a počty Provozních záloh jsou uvedeny v Příloze H.

Objednatel nebo jím pověřená osoba (např. Centrální dispečink IREDO) je v mimořádných případech oprávněn využít Provozní zálohu i pro další účely (Nepravidelné posilové spoje, Uzavírky, aj.). Ve dnech a časech, kdy bude daná Provozní záloha použita k jiným účelům, nebude mít Dopravce povinnost zajištění Provozní zálohy v daném místě.

Předprodejní zařízení – zařízení umožňující předprodej vícedenních jízdních dokladů IREDO.

Přepravní a tarifní kontrola – kontrola odbavení cestujících, dodržování SPP IREDO a Tarifu IREDO.

Příkazní smlouva – jedná se o smlouvu mezi Dopravcem a provozovatelem Clearingu IREDO pro stanovení pravidel rozúčtování tržeb v IDS IREDO.

Přípoj – autobusový nebo vlakový spoj, který umožňuje cestujícímu po přestupu v přestupním uzlu (bodě) pokračování cesty do cílového místa.

Přístupová smlouva – znamená smlouvu s názvem „Smlouva o podmínkách přepravy v integrovaném dopravním systému IREDO a zajištění činností a služeb souvisejících s jeho provozováním“, kterou je Dopravce v souladu se zadávacími podmínkami Veřejné zakázky a Smlouvy povinen uzavřít před uzavřením Smlouvy, a v níž jsou upraveny některé další podmínky při zajišťování Veřejné služby dle Smlouvy.

Sazebník smluvních postihů – určuje maximální výši sankce za porušení jednotlivých článků TPS VD KHK.

Schéma zastávky – grafické zobrazení rozmístění Stanovišť zastávky na Zastávce umístěné na Informačním panelu zpracované v elektronické podobě Objednatelem.

Seznam návazných spojů – jedná se o seznam Spojů, které jsou zajišťovány jedním Základním vozidlem. Na prvním Spoji lze zakoupit jednoduchou neintegrovanou papírovou jízdenku pro jízdu ze Zastávky prvního autobusového Spoje do Zastávky druhého, tzv. Návazného spoje.

Seznam zaručených přípojení – znamená seznam autobusových a vlakových spojů, u kterých je nutné zajistit vyčkávání přípojných autobusových a vlakových spojů. Seznam zaručených přípojení je zpracován obousměrně tzn., že jsou zde uvedeny spoje tvořící vzájemně vazbu. Seznam zaručených přípojení respektuje oběhové náležitosti Základních vozidel zajišťujících provoz daných Spojů a je zpravidla vydáván k zákonným změnám Jízdních řádů (po dohodě může být vydán i v mimořádném termínu).

Smlouva – znamená „Smlouvu o Veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje“ podepsanou Stranami, včetně všech příloh, jakož i veškeré její změny a dodatky, které budou vyhotoveny Stranami v souladu s ustanoveními Smlouvy.

Smluvní přepravní podmínky IDS IREDO (dále jen „**SPP IREDO**“) – práva a povinnosti Dopravce a cestujících při přepravě osob, jejich zavazadel a živých zvířat na linkách veřejné dopravy a vlcích zařazených do IDS IREDO.

Služební průkaz – průkaz vydaný KHK opravňující pověřenou osobu ke kontrole TPS VD KHK. Vzor Služebního průkazu je uvedený na Obrázku 27 v Příloze F.

Spoj – znamená jednotlivé dopravní spojení v rámci Autobusové linky, které je časově a místně určeno.

Správce zastávky – je Dopravce, a to ve vztahu k Zastávkám nacházejícím se v Tarifních zónách IREDO uvedených v příloze Smlouvy. Při vzniku nové Zastávky se postupuje při určení Správce zastávky podle článku 1.4.

Stanoviště zastávky – místo (odjezdová hrana) na Zastávce, kde fyzicky zastavuje Vozidlo obsluhující Zastávku s odjezdem / příjezdem do / z předem stanoveného směru.

Tarif IDS IREDO (dále „**Tarif IREDO**“) – popisuje zónově-relační tarif, stanovuje sazby jízdného a dovozného, způsob nabytí jízdních dokladů a jejich platnost v rámci IDS IREDO.

Tarifní zóna IREDO – je stanovené území s autobusovými nebo železničními zastávkami a stanicemi, rozhodné pro stanovení ceny jízdného.

Testovací vozidlo – jedná se o Základní vozidlo, které je na linkách IDS IREDO nasazeno na dobu kratší než 1 měsíc (např. vozidlo zapůjčené výrobcem apod.)

Uzavírka – částečné nebo úplné uzavření pozemní komunikace pro veřejnou linkovou autobusovou dopravu.

Veřejná služba – znamená výkon Veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné linkové autobusové dopravě za účelem zajištění dopravní obslužnosti KHK v souladu se zákonem č. 129/200 Sb., o krajích a § 3 odst. 2 v návaznosti na § 2 zákona o veřejných službách, v rozsahu daném Smlouvou.

Veřejná zakázka – znamená Veřejnou zakázku zadávanou Objednatelem a definovanou v článku 1.1 Smlouvy.

Vozidlo – znamená autobus příslušné kategorie, kterým Dopravce může poskytovat Veřejnou službu na základě Smlouvy. Technické specifikace Vozidel jsou uvedeny v tomto dokumentu. Vozidlo může být Základní vozidlo, Provozní záloha a Testovací vozidlo.

Vozový park – znamená souhrn Vozidel a Záložních vozidel poskytnutých Dopravcem pro zajištění plnění Veřejných služeb dle Smlouvy.

Výlukový jízdní řád – znamená Jízdní řád, který nahrazuje z důvodu vzniklé Uzavírky stávající Jízdní řád.

Základní vozidlo – je Vozidlo, které je plánováno na zajištění daného dopravního výkonu včetně nasazeného řidiče. Základní vozidlo musí splňovat všechny požadavky uvedené v těchto TPS VD KHK.

Záložní vozidlo – znamená vozidlo z Vozového parku, které zabezpečuje výkony v případě zajištění oprav, pravidelných servisních prohlídek Základních vozidel a Provozní zálohy. V případě nasazení Záložního vozidla, musí být zajištěny veškeré podmínky na Vozidlo stanovené tímto dokumentem, které je Záložním vozidlem nahrazeno.

Zastávka – označené a vybavené místo na území KHK určené k nástupu, výstupu nebo přestupu cestujících v jednom nebo více směrech jízdy. Zastávka může obsahovat jedno nebo více Stanovišť zastávky.

Zastávka mimo KHK – označené a vybavené místo v sousedním kraji nebo státu určené k nástupu, výstupu nebo přestupu cestujících v jednom nebo více směrech jízdy. Zastávka může obsahovat jedno nebo více Stanovišť zastávky.

Zařízení pro zveřejnění jízdního řádu – plocha umožňující umístění Informačního panelu a Dodatkové tabule.

Záznam o technické závadě – jedná se o formulář vytvořený Dopravcem, v kterém je uvedena registrační značka Vozidla, popis technické závady na Vozidle, popis řešení opravy závady včetně uvedení data vzniku závady a data odstranění závady.

ÚVOD

TPS VD KHK jsou přílohou Smlouvy a řeší převážně technické podmínky a kvalitu poskytovaných Veřejných služeb v přepravě cestujících v rámci IDS IREDO na území KHK. V případech, kdy je Dopravce na základě Smlouvy povinen zajistit také Spoj nebo část spoje na území jiného kraje nebo státu, je povinen v plném znění dodržovat kapitoly 1 až 7 TPS VD KHK.

TPS VD KHK stanovují jednotné podmínky v **následujících oblastech**:

1. Standard vybavení Zastávek
2. Standard vybavení Vozidel
3. Standard dopravních výkonů a provozu
4. Standard přepravy osob s omezenou schopností pohybu
5. Standard řešení Uzavírek
6. Standard prováděných kontrol a úhrady sankcí
7. Standard informování cestujících a ostatní záležitosti

TPS VD KHK se mohou v průběhu platnosti Smlouvy změnit na základě odsouhlasení ze strany Objednatele a Dopravce.

Veškeré pojmy označené v této příloze počátečním velkým písmenem představují pro účely této přílohy předdefinované pojmy a termíny, jejichž seznam s vysvětlujícím popisem je uveden v Seznamu použité terminologie.

Celý dokument je rozdělen do oblastí – kapitol, které jsou následně děleny na články a body.

1. Standard vybavení Zastávek

Standard stanovuje rozdělení Zastávek do jednotlivých kategorií, předepisuje povinné vybavení autobusových Zastávek, způsoby zveřejnění informací pro cestující (např. Jízdních řádů, informací o tarifu, jiných informací o provozu veřejné dopravy atd.). Dále jsou ve standardu předepsány minimální nutné lhůty pro výměnu Jízdních řádů, způsoby provádění kontrol a rozdělení kompetencí.

1.1. Kategorie Zastávek

Objednatel pro účely evidence a kontroly technického stavu Zastávek rozděluje Zastávky veřejné dopravy do tří kategorií:

Kategorie A – Zastávka veřejné linkové dopravy, která je obsluhována alespoň jednou linkou s licencí pro městskou dopravu.

Kategorie B – Zastávka veřejné linkové dopravy, která není obsluhována linkou s licencí pro městskou dopravu.

Kategorie C – stanice a zastávky železniční dopravy.

Dále Zastávky veřejné linkové dopravy kategorie A a B jsou děleny podle dopravního významu do čtyř tříd:

I. třídy – velmi významné přestupní uzly (autobusová nádraží, dopravní terminály) nebo Zastávky velkého dopravního významu (regionální a nadregionální),

II. třídy – významné lokální přestupní uzly nebo Zastávky středního dopravního významu

III. třídy – lokální přestupní uzly malého dopravního významu a hlavní Zastávky (zpravidla v centrech města a obcí),

IV. třídy – ostatní Zastávky (na okrajích měst, obcí, rozcestí a apod.).

Rozdělení Zastávek do jednotlivých kategorií stanovuje Objednatel. U Zastávek IV. třídy může být ze strany Objednatele požadováno také obsluhování Zastávky v režimu „NA ZNAMENÍ“. U Zastávky mimo KHK není kategorie zastávek stanovena.

1.2. Označování Zastávek

Objednatel stanovuje jednotný vzhled Označení zastávky. Označení zastávky je standardizováno a požadavky na jednotlivé rozměry, kvalitu a doporučené umístění

je uvedeno v **Příloze A**. Každá samostatná Zastávka kategorie A a B musí být označena Dodatkovou tabulí a vybavena Informačním panelem umístěných na každém Stanovišti zastávky. **V případě, že je Zastávka vybavena dopravní značkou IJ 4a nebo IJ 4b, umísťuje se přednostně Dodatková tabule a Informační panel na sloupek této dopravní značky. V případě, že není Zastávka vybavena dopravní značkou, umísťuje se Dodatková tabule a Informační panel na Zařízení pro zveřejnění jízdního řádu.**

V případech, kdy v Zastávce zcela chybí dopravní značka IJ 4a, IJ 4b nebo Zařízení pro zveřejnění jízdního řádu, je Správce zastávky povinen o této skutečnosti informovat Objednatele do 5 pracovních dnů od zjištění této skutečnosti. Na základě této informace Objednatel zahájí kroky vedoucí k řádnému označení Zastávky dopravní značkou IJ 4a, IJ 4b, následně Objednatel informuje Dopravce o doplnění označení Zastávky.

Správce zastávky je povinen označit Zastávky dle počtu Stanovišť zastávky, následujícím způsobem:

a) Zastávka s jedním Stanovištěm zastávky (např. točna).

Zastávky s jedním Stanovištěm zastávky, tj. jedním místem pro zastavení musí být označeny dle bodu 1.2.1. a bodu 1.2.2.

b) Zastávka s dvěma Stanovišti zastávky umístěnými naproti sobě.

U Zastávek s dvěma Stanovišti zastávky, tj. dvěma místy pro zastavení, která jsou umístěna naproti sobě (vzdálenost Stanovišť zastávky je maximálně 50 m), postačuje označení Stanoviště zastávky v jednom směru dle bodu 1.2.1. a bodu 1.2.2. V případě, že je již Zastávka označena dopravní značkou IJ 4a, IJ 4b nebo Zařízením pro zveřejnění jízdního řádu na obou Stanovištích zastávky, musí Dopravce zajistit označení obou Stanovišť zastávky dle bodu 1.2.1 a bodu 1.2.2. Pokud je Zastávka označena jen v jednom směru a pokud dojde v době platnosti Smlouvy k dovybavení všech Stanovišť zastávky dopravní značkou IJ 4a, IJ 4b nebo Zařízením pro zveřejnění jízdního řádu, musí Dopravce zajistit do 30 dnů od zjištění takové změny nebo od oznámení změny Objednatelem dovybavení všech Stanovišť zastávky dle bodu 1.2.1 a bodu 1.2.2.

c) Zastávka s dvěma (nejsou umístěny naproti sobě) a více Stanovišti zastávky.

Zastávka s více Stanovišti zastávky musí být označena minimálně na jednom z nich (zpravidla v místě s největší frekvencí Spojů nebo v místě s krytou čekárnou)

dle bodu 1.2.1 a bodu 1.2.2. V těchto případech musí Správce zastávky umístit na Informační panel Schéma zastávky s vyznačením Stanovišť zastávky včetně směrů (Pro příklad je na Obrázku 1 uvedeno Schéma zastávky Mžany, U Jakuba kříž.). V případě, že je již Zastávka označena dopravními značkami IJ 4a, IJ 4b nebo Zařízením pro zveřejnění jízdního řádu na více Stanovištích zastávky, musí Dopravce zajistit označení každého z nich dle bodu 1.2.1 a bodu 1.2.2. Pokud je Zastávka označena jen na jednom Stanovišti a pokud dojde v době platnosti Smlouvy k dovybavení Stanoviště zastávky dopravními značkami IJ 4a, IJ 4b, musí Dopravce zajistit do 30 dnů od zjištění takové změny nebo od oznámení změny Objednatelům dovybavení Stanoviště zastávky dle bodu 1.2.1 a bodu 1.2.2.

V případě Zastávek s více Stanovišti zastávky (např. u autobusových nádraží, terminálů apod.) může Dopravce místo na Informační panel vyvěsit Schéma zastávky na jiné vhodné místo po odsouhlasení místa Objednatelům. Schéma zastávky se nezveřejňuje v případě, že jsou všechna Stanoviště zastávky vybavena v souladu s bodem bodu 1.2.1. a bodem 1.2.2.

Obrázek 1: Vzor Schéma zastávky umístěného na Zastávkách dle bodu c)

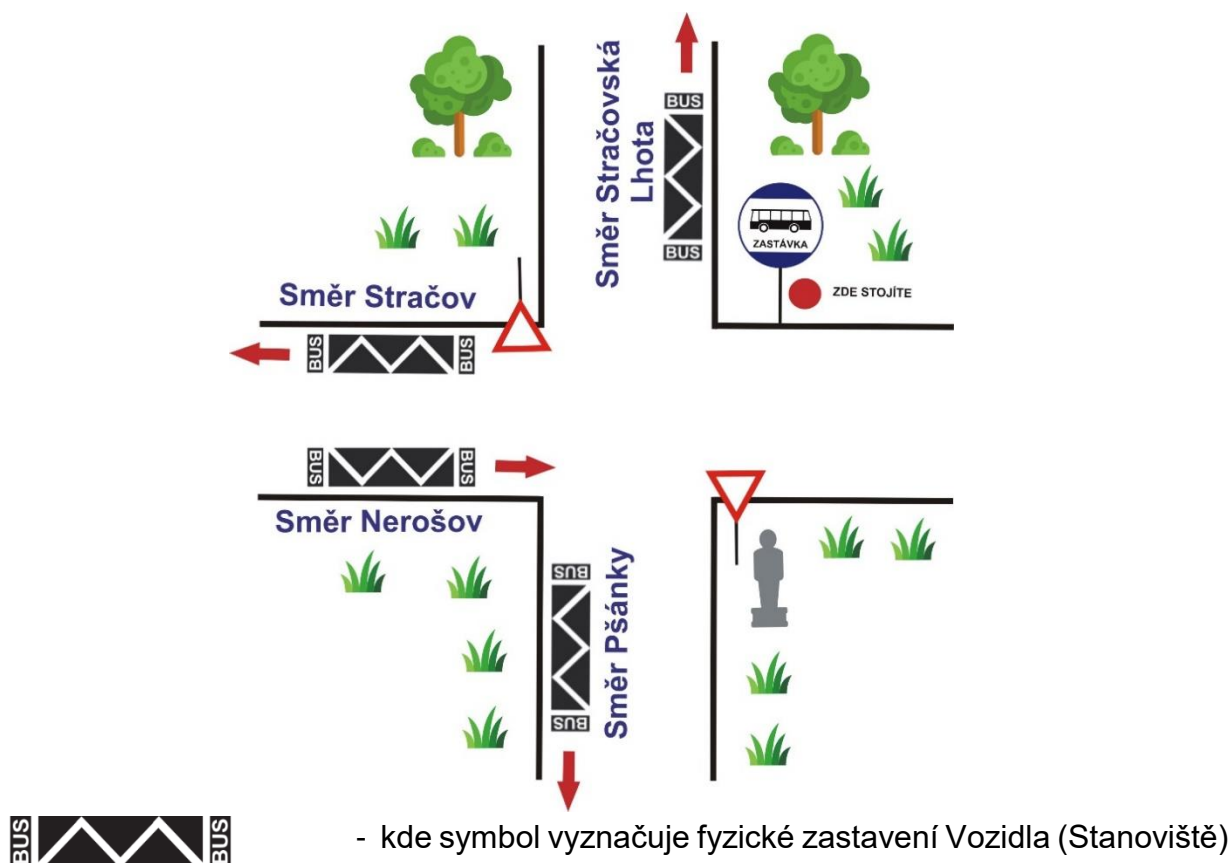


Schéma zastávky slouží také pro řidiče Dopravce pro informaci o správném obsloužení Zastávky.

1.2.1. Označení zastávky Dodatkovou tabulí

Správce zastávky je povinen označit Dodatkovou tabulí v souladu s bodem 1.2.1 všechny Stanoviště zastávky, kde se nachází buď dopravní značka IJ 4a, IJ 4b nebo Zařízení pro zveřejnění jízdního řádu.

Označení Stanoviště zastávky Dodatkovou tabulí musí být umístěno tak, aby byla Dodatková tabule viditelná pro všechny účastníky silničního provozu a aby nezakrývala dopravní značení nebo jiná zařízení.

Dodatková tabule obsahuje následující informace a musí být dodržen vzhled

- první řádek – logotyp Veřejná doprava Královéhradeckého kraje, QR kód pro příslušnou Zastávku odkazující na virtuální elektronickou tabuli a číslo Tarifní zóny IREDO
- druhý a třetí řádek – název Zastávky,
- čtvrtý řádek – podle potřeby informace o charakter Zastávky (např. „NA ZNAMENÍ“, „PRO VÝSTUP“ aj.),
- pátý řádek – číslo Stanoviště zastávky

QR kód slouží k poskytnutí informace o aktuálním zpoždění Spoje. QR kód Správci Zastávky dodává Objednatel nebo jím pověřená osoba v elektronické podobě.

Informace uvedené na Dodatkové tabuli dodá Objednatel nebo jím pověřená osoba v elektronické podobě na základě žádosti Dopravce do 30 pracovních dní od doručení žádosti. Podklady budou ze strany Objednatele zpracovány pro každé Stanoviště zastávky ve formátu CDR. Dopravce zajistí výrobu Dodatkové tabule dle požadavků uvedených v **Příloze A**, a následné Označení zastávky.

Označení zastávek bez Dodatkové tabule může zůstat v původním stavu nejdéle po dobu 3 měsíce od termínu zahájení provozování dopravy na základě Smlouvy v případě, že je na Zastávce umístěn Informační panel s povinně zveřejňovanými informacemi.

U Zastávky mimo KHK není Dopravce povinen dodržet úplně Označení zastávky, tj. není povinen umisťovat Dodatkovou tabuli.

1.2.2. Označení zastávky Informačním panelem a Mobilním informačním panelem

Správce zastávky je povinen označit Informačním panelem, případně Mobilním informačním panelem v souladu s bodem 1.2.2. všechny Stanoviště zastávky, kde se nachází buď dopravní značka IJ 4a, IJ 4b nebo Zařízení pro zveřejnění jízdního řádu. Pokud je Zastávka vybavena přístřeškem, umísťuje se Informační panel přednostně do něj.

Informační panel a Mobilní informační panel se pro povinně zveřejňované informace, blíže specifikované v bodě 1.2.3., umísťuje zpravidla kolmo k nástupní hraně anebo rovnoběžně s ní, směrem na čekací plochu. V odůvodněných případech může být umístěn na jiném vhodném místě čekací plochy s ohledem na místní podmínky (přístup cestujících, osvětlení apod.). Pokud je Zastávka vybavena přístřeškem a majitel přístřešku dá Správci zastávky souhlas, umísťuje se Informační panel přednostně do něj. Velikost Informačního panelu musí být přizpůsobena počtu informací, které mají být zveřejněny dle bodu 1.2.3.

U Zastávky mimo KHK není Dopravce povinen dodržet úplně Označení zastávky, tj. není povinen umísťovat Mobilní informační panel.

1.2.3. Povinně zveřejňované informace na Informačním panelu

Správce zastávky je povinen zveřejnit veškeré informace dle tohoto bodu týkající se dané Zastávky, zejména Jízdní řády všech Autobusových linek obsluhujících Zastávku bez ohledu na to, který Dopravce Autobusovou linku provozuje.

Všechny Zastávky musí být vybaveny Informačním panelem odpovídajícího rozměru ke zveřejnění (resp. vylepení) povinně zveřejňovaných informací.

Správce zastávky je povinen na Informačním panelu zveřejnit:

- **platný Jízdní řád, popř. platný Výlukový jízdní řád** pro Zastávku obsluhujících linek všech Dopravců (pozn. pokud je příslušná linka uvedena v zjednodušené podobě Jízdního řádu, nemusí být po dohodě s dopravním úřadem zveřejněna,
- **Zjednodušenou podobu Jízdního řádu** (např. souhrnný Jízdní řád) na linkách zařazených do integrovaných Veřejných služeb podle náležitostí platného prováděcího předpisu. Zveřejnění zjednodušené podoby Jízdních řádů je podmíněno schválením dopravního úřadu. Zjednodušený (např. **souhrnný**) Jízdní řád Správci Zastávky dodává Objednatel v elektronické podobě. Termíny dodání ze strany Objednatele jsou uvedeny v Tabulce 1.

- **Platnou Mapu tarifních zón IREDO** vztahující se k dané Tarifní zóně IREDO. Mapu tarifních zón IREDO Správci zastávky dodává Objednatel nebo jim pověřená osoba v elektronické podobě.
- **Informační leták** sloužící k poskytnutí aktuálních informací o mimořádnostech v dopravě. Informační leták dodává Správci zastávky Objednatel nebo jim pověřená osoba v elektronické podobě ve stanoveném formátu A4.
- **Propagační leták** sloužící k informování cestujících o novém spojení, k propagaci významného místa v KHK, k informaci o tarifní změně aj. Propagační leták dodává Správci zastávky Objednatel nebo jim pověřená osoba v tištěné podobě ve stanoveném formátu A4.
- **Schéma zastávky** podle článku 1.2. Schéma zastávky dodává Správci zastávky Objednatel nebo jim pověřená osoba v elektronické podobě.

Správce zastávky je povinen Informační leták, Propagační leták, platnou Mapu tarifních zón IREDO a Schéma zastávky zveřejnit (resp. vyvěsit) na Zastávce v termínu dle článku 1.6 výhradně o velikosti minimálně A4, neořezávané a nezmenšované. Informační leták, platnou Mapu tarifních zón IREDO a Schéma zastávky je Dopravce povinen zveřejnit (resp. vyvěsit) na Zastávce v plnobarevném provedení. V případě, že Informační leták neobsahuje náskres dopravní situace (mapu) lze po schválení Objednatelem tento Informační leták vyvěsit v černobílé variantě.

Správce zastávky je povinen z Informačního panelu nebo Mobilního informačního panelu Zastávky odstranit veškeré neplatné informace nejpozději v termínu dle článku 1.6. U Informačních letáků je termín platnosti uveden v dolní části letáku.

U Zastávky mimo KHK je Dopravce povinen na Informačním panelu zajistit zveřejnění schváleného a platného Jízdního řádu, platné Mapy tarifních zón IREDO (pouze u Zastávek v IDS IREDO) a Informační leták.

Tabulka 1: Termíny dodání zjednodušené podoby Jízdních řádů (např. souhrnné Jízdní řády) Správci zastávky Objednatelem:

Lhůta pro dodání	Poznámka
14 dní před platností JŘ	V termínech zákonných změn Jízdních řádů
3 pracovní dny před platností JŘ	V mimořádných termínech změn (změny ve veřejném zájmu a Výlukové jízdní řády)

Doporučené umístění informací na Informačním panelu:

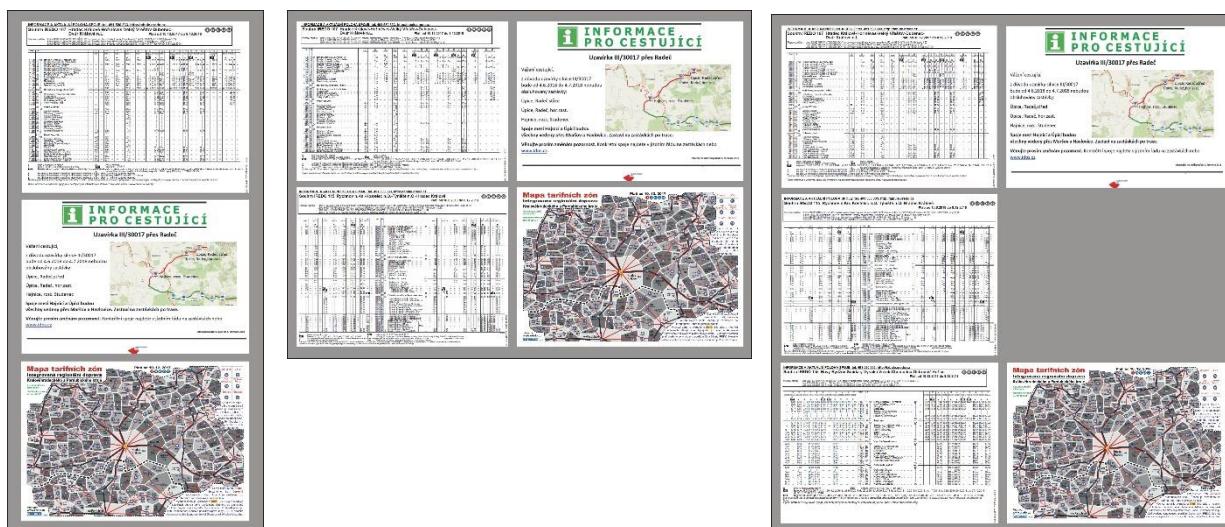
Na Informačním panelu musí být požadované informace zveřejněny v takovém formátu a takovým způsobem (např. pomocí samolepící fólie, plexisklo apod.), aby byla zajištěna jejich čitelnost pro cestující. Jízdní řád, který obsahuje více stran, se přednostně vylepuje pod sebe od shora dolů.

Obrázek 2: Doporučené umístění informací dle 1.3.2 na Informačním panelu:

Zastávka s jednou linkou

Zastávka se dvěma linkami

Zastávka se třemi linkami



Doporučeným standardem je u Zastávek s více jak třemi Autobusovými linkami rozšiřovat velikost Informačního panelu v první řadě do šířky a až následně do výšky. U Zastávek s více než třemi Autobusovými linkami je umístění Mapy tarifních zón IREDO na Informačním panelu vždy v dolní polovině a pokud možno v pravém rohu.

V případě potřeby (nedostačující plocha na Informačním panelu) je Správce zastávky povinen pro zveřejnění (resp. vylepení) Informačního letáku nebo Propagačního letáku umístit na Zastávce Mobilní informační panel.

Zastávka může být Objednatelem nebo jím pověřenou osobou vybavena LCD panelem určeným k zobrazování nejblíže plánovaných odjezdů jednotlivých Spojů, a to nezávisle na Dopravci, který Spoje provozuje.

Ve vybraných Zastávkách kategorie A a B je také umístěn štítek pro nevidomé (maximální rozměr štítku je 150 x 50 mm), který je více popsán v článku 4.1 – výběr těchto Zastávek provede Objednatel, který je také zodpovědný za dodání těchto štítků.

1.3. Dočasné označování Zastávek

Zastávka může být na nezbytně nutnou dobu označena přenosným zařízením s minimální výškou 2 metry (např. přenosná tyč vhodné velikosti), které musí být vybaveno dle bodu 1.2.1. a bodu 1.2.2. s výjimkou vybavení Dodatečnou tabulí, která je u dočasně označovaných Zastávek nepovinná. V případě, že přenosné zařízení Zastávky není vybaveno Dodatečnou tabulí, musí být Správcem zastávky vyznačen minimálně název Zastávky na Jízdním řádu nebo na Informačním panelu. Na dočasně označené Zastávce musí být Správcem zastávky vyvěšen Informační leták pro cestující, který uvádí důvod dočasného označení Zastávky a termín obnovení původní Zastávky. Za umístění přenosného zařízení Zastávky a za vyvěšení povinně zveřejňovaných informací včetně Informačního letáku pro cestující zodpovídá Správce zastávky.

V případě, že je Zastávka dočasně označena přenosnou dopravní značkou IJ 4a, IJ 4b, nebo IJ 4c, lze osadit Informační panel na sloupek této dopravní značky.

Pod pojmem nezbytně dlouhá doba se rozumí doba potřebná pro vykonání činností pro odstranění překážek znemožňujících zastavování Vozidel v místě pravidelné Zastávky. V případě, že dojde k dočasnému přemístění Zastávky nebo dočasnému zrušení Zastávky, musí být neplatnost původního umístění Zastávky zřetelně vyznačena přelepením Dodatečné tabule reflexní páskou ve tvaru kříže a uvedením informace pro cestující o dočasném zrušení nebo přemístění Zastávky za zneplatnění Označení zastávky dočasně přemístěné nebo zrušené Zastávky zodpovídá Správce zastávky.

Po ukončení dočasné změny v dopravě je Správce zastávky povinen zkontrolovat odstranění Výlukových jízdních řádů, Informačních letáků a uvést podobu Označení zastávky do původního stavu včetně zveřejnění povinně zveřejňovaných informací dle bodu 1.2.1. a bodu 1.2.2.

V případě stavebních úprav je možné, po předchozím písemném souhlasu Objednatele, Označení zastávky odstranit. V takovém případě musí být na místě stanoveném v rámci souhlasu Objednatelem uvedena informace o náhradním umístění Zastávky.

1.4. Správa Zastávky

Správou Zastávky se rozumí správa Informačního panelu a Dodatečné tabule. O ostatní příslušenství Zastávky (např. odpadkové koše, lavičky, čekárny apod.) se stará vlastník daného příslušenství. Příslušenství Zastávky může vlastnit a spravovat i Správce zastávky.

Správce zastávky je povinen zajistit údržbu a obnovu Informačního panelu a Dodatkové tabule. Údržbu a obnovu dalšího Zastávkového vybavení (přístřešek, Zařízení pro zveřejnění jízdního řádu) zajistí Správce zastávky, pokud je jeho majitelem.

Objednatel eviduje Správce zastávek spravovaných na základě Smlouvy. V rámci evidence Zastávek a Správců zastávek Objednatel také eviduje počet Stanovišť zastávky a určuje jejich přesnou polohu v souladu s platnou legislativou. Na žádost Dopravce poskytne Objednatel nebo jím pověřená osoba Dopravci souřadnice Zastávek. Správce zastávky je povinen na své náklady zřídit a udržovat Informační panely a Dodatkové tabule v souladu s bodem 1.2.1. a bodem 1.2.2. Správce zastávky je povinen na všech Zastávkách zveřejnit nebo zajistit zveřejnění požadovaných informací v souladu s bodem 1.2.3. U Zastávky mimo KHK není Správce zastávky stanoven.

V případě vzniku nové Zastávky (tj. Zastávky, která nebyla součástí specifikace Oblasti v rámci Veřejné zakázky) se novým Správcem zastávky stává Dopravce, který je Správcem zastávek v dané Tarifní zóně IREDO, pokud se Dopravci ve spolupráci s Objednatelem nedohodnou jinak. Správce zastávky má povinnost na nové Zastávce nejpozději do 30 dní od potvrzení nového správcovství ze strany Objednatele zajistit vybavení Zastávky v souladu s bodem 1.2.1. a bodem 1.2.2. a následně neprodleně zajistit zveřejnění veškerých informací v souladu s bodem 1.2.3. V době platnosti Smlouvy může Objednatel požadovat po Dopravci zajistit vybavení Zastávky a zveřejnění veškerých informací v souladu s bodem 1.2.3. u celkem 20 nových Zastávek s předpokládaným počtem 2 Stanovišť zastávky na každé z nich, nedohodne-li se Objednatel s Dopravcem na vyšším počtu nových Zastávek.

Správcem zastávky může být jak její vlastník, tak i jiný subjekt. V případě, že je u Zastávek kategorie A vlastníkem Zařízení pro zveřejnění jízdního řádu jiný subjekt, je povinen Správce zastávky zajistit minimálně zveřejnění veškerých informací v souladu s bodem 1.2.3. V případě, že Zařízení pro zveřejnění jízdního řádu u Zastávky kategorie A je majetkem jiného subjektu, a není vybavena Dodatkovou tabulí s názvem Zastávky, musí být zajištěno zobrazení názvu Zastávky vyznačením na Jízdním řádu. Dále musí být zajištěno zobrazení QR kódu pro příslušnou Zastávku odkazující na virtuální elektronickou tabuli IREDO.

U Zastávek kategorie B je Správce zastávky povinen zajistit všechny požadavky na vzhled a vybavení Zastávky v souladu s článkem 1.2.

Změnu správy informačního panelu zastávky povoluje po vzájemné dohodě s Dopravci Objednatel.

1.5. Způsoby provádění kontrol a rozdělení kompetencí

Správce zastávky zabezpečuje na své náklady údržbu a obnovu Informačních panelů a Dodatkových tabulí. Pokud je Správce zastávky zároveň vlastníkem příslušenství Zastávky či Stanoviště zastávky (odpadkový koš, sedačky, lavičky, přístřešky aj.) je povinen kontrolovat, zajišťovat a udržovat stav těchto součástí.

Správce zastávky provádí pravidelnou kontrolu stavu Zastávek v celé Oblasti. Komplexní kontrolu provádí vždy k termínu prosincových změn Jízdních řádů a dále v minimálním rozsahu dle jednotlivé příslušné kategorie Zastávky.

Tabulka 2: Minimální frekvence kontrol Správcem zastávky

Třída Zastávky	I. třída	II. třída	III. třída	IV. třída
Četnost kontrol	měsíčně	měsíčně	čtvrtletně	pololetně

Správcem zastávky je povinen při každé pravidelné kontrole nebo při každém provedeném zveřejnění materiálu na Informačním panelu nebo Mobilním informačním panelu dle bodu 1.2.3. provést digitální fotodokumentaci, kterou je povinen zaslat Objednateli nejpozději do 10 dní od pořízení fotodokumentace (provedení zveřejnění).

Pořízení fotografie (fotodokumentace) musí splňovat následující požadavky:

- obsahuje datum a čas pořízení fotografie;
- minimální rozměr 3 464 x 2 309 obrazových bodů (8 MPx);
- formát jpg (jpeg), maximální kompresní poměr 80 %;
- na fotografii musí zůstat čitelné důležité údaje, v případě Jízdních řádů to jsou názvy stanic, časy odjezdů a platnost Jízdního řádu, u Mapy tarifních zón IREDO se jedná o začátek platnosti mapy Tarifních zón IREDO a výchozí Tarifní zóna IREDO;
- z každé Zastávky musí být pořízena nejprve celková fotografie, zachycující Informační panel včetně Dodatkové tabule s názvem Zastávky (v případě více Informačních panelů v jednom místě pak každého z nich), pokud na takovém snímku nebudou čitelné požadované údaje, pak musí být pořízeny další detailní snímky Informačního panelu;

- v případě, že fotografie nebude obsahovat údaje GPS o místě jejího pořízení, musí být každý jednotlivý soubor pojmenován názvem Zastávky a dodatečným číslováním dle vzoru – ***název Zastávky_001.jpg***, tedy například: ***Všestary Chlum točna_001.jpg*** (bez čárek v názvu);

Kontrola dodržování standardu vybavení Zastávek může být prováděna Objednatelem nebo jím pověřenou osobou. V případě zjištěných nedostatků postupuje Objednatel nebo jím pověřená osoba dle článku 6. 2. těchto standardů. V případě, že byla Objednatelem nebo jím pověřenou osobou pořízena fotodokumentace zašle také příslušnou fotografii nedostatku.

Správce zastávky je povinen provést bezprostředně po odstranění zjištěného nedostatku fotodokumentaci s výše uvedenými požadavky na pořízení fotografie, kde zdokumentuje nápravu stavu a společně s uvedením data nápravy ji v elektronické podobě zašle Objednateli.

1.6. Závazné termíny na zajištění povinností Dopravců dle standardu vybavení Zastávek

Tabulka 3: Termíny pro zajištění povinností Správců zastávek dle kapitoly 1

	Zastávky kategorie A a B			
Povinnost	I. třída	II. třída	III. třída	IV. třída
vyvěsit Jízdní řád, Výlukový jízdní řád, Zjednodušenou podobu Jízdního řádu na Informačním panelu Zastávky nejpozději v den platnosti nového JŘ	nejdříve 5 pracovních dní před změnou	nejdříve 5 pracovních dní před změnou	nejdříve 5 pracovních dní před změnou	nejdříve 5 pracovních dní před změnou
obnovit chybějící, poškozený nebo nečitelný Jízdní řád, Výlukový jízdní řád, Zjednodušenou podobu Jízdního řádu na Informačním panelu Zastávky po nahlášení nebo po provedení kontroly	2 pracovní dny	2 pracovní dny	5 pracovních dnů	5 pracovních dnů
vyvěsit Mapu tarifních zón IREDO na Informačním panelu Zastávky nejpozději v den platnosti změn tarifu	nejdříve 5 pracovních dní před změnou	nejdříve 5 pracovních dní před změnou	nejdříve 5 pracovních dní před změnou	nejdříve 5 pracovních dní před změnou
obnovit chybějící, poškozenou nebo nečitelnou Mapu tarifních zón IREDO na Informačním panelu Zastávky po nahlášení nebo po provedení kontroly	3 pracovní dny	3 pracovní dny	5 pracovních dnů	5 pracovních dnů
vyvěsit Informační leták, Propagační leták, Schéma zastávky, Odjezdník na Informačním panelu nebo na Mobilním informačním panelu Zastávky po doručení Objednatelům nejpozději	2 pracovní dny	2 pracovní dny	5 pracovních dnů	5 pracovních dnů
obnovit chybějící, poškozený nebo nečitelný Informační leták, Propagační leták, Schéma zastávky, Odjezdník na Informačním panelu nebo na Mobilním informačním panelu po nahlášení nebo po provedení kontroly	3 pracovní dny	3 pracovní dny	5 pracovních dnů	5 pracovních dnů
obnovit chybějící nebo nečitelné vybavení Zastávky dle bodu 1.2.1. a bodu 1.2.2.	3 pracovní dny	3 pracovní dny	5 pracovních dnů	5 pracovních dnů
odstranit neplatné povinně zveřejňované informace dle bodu 1.2.3. a dle bodu 7.1.2 nejpozději	2 pracovní dny po uplynutí termínu platnosti	2 pracovní dny po uplynutí termínu platnosti	2 pracovní dny po uplynutí termínu platnosti	2 pracovní dny po uplynutí termínu platnosti

2. Standard vybavení Vozidel

Tento standard stanovuje povinné vybavení a označení Vozidel provozovaných na linkách a Spojích zapojených do IDS IREDO KHK.

2.1. Standard Vozidel IDS IREDO KHK

Vozidla zabezpečující dopravu v IDS IREDO KHK musí být homologována dle platných předpisů ES a ČR. Jejich technické řešení musí splňovat parametry definované ve Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla. Dále musí Vozidla splňovat předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 107 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel kategorie M2 nebo M3 z hlediska jejich celkové konstrukce.

Všechna nabízená vozidla z Vozového parku musí být homologována výhradně pro třídy „I“, „II“ případně „A“ dle výše uvedené směrnice tzn., musí umožňovat přepravu stojících cestujících.

Veškerý Vozový park a jejich vybavení podléhají certifikaci Objednatele, která je podrobně popsána v článku 2.5.

Dle povinností ze Smlouvy je Dopravce povinen předložit Objednateli soupis Vozového parku dle podmínek uvedených ve Smlouvě.

Dopravce je povinen s výkazem Vyúčtování měsíční odměny předložit elektronicky a písemně seznam všech Základních vozidel podle Přílohy J výkaz Evidence vozidel za předchozí kalendářní měsíc, kterými zajišťoval výkony dle Objednávky.

V případě, že Základní vozidlo bylo nahrazeno Provozní zálohou, uvede do výkazu Evidence vozidel za předchozí kalendářní měsíc i Provozní zálohy, které v daném měsíci Dopravce použil pro výkon veřejné linkové dopravy podle Smlouvy. Seznam musí obsahovat veškeré informace, které jsou uvedeny v **Příloze J**.

2.1.1. Technický stav a stáří Vozidel

Vozidla musí být v dobrém technickém stavu a musí splňovat všechny související zákonné normy. Vozidla musí být v takovém stavu, aby cestující nebyli obtěžováni hlukem, zápachem nebo vibracemi vyššími, než je u daného typu Vozidel obvyklé.

Průměrné stáří Základních vozidel, kterými každý Dopravce v IDS IREDO KHK plní Veřejnou zakázku, nesmí být dle údajů v technických průkazech v žádném kalendářním měsíci plnění Smlouvy vyšší než **6 let**. Žádné z turnusově nasazených Základních vozidel nesmí být dle údajů zapsaných v technickém průkazu starší **12 let**, žádné Provozní zálohy a vozidla z Vozového parku nad rámec Základních vozidel nasazených v rámci Objížděky nesmí být starší **15 let**. Pro stanovení stáří Vozidla je rozhodující datum první registrace.

Pokud se Dopravce rozhodne poskytovat Veřejnou službu na základě Smlouvy uzavřené s Objednatelem takovým Vozovým parkem, který byl při zahájení plnění Smlouvy nový (všechna Základní vozidla a Záložní vozidla jsou nová), a nejde-li po dobu nezbytně nutnou o použití Provozní zálohy, potom nesmí průměrné stáří Základních vozidel použitých k plnění Smlouvy přesáhnout **11 let** (ust. § 3 odst. 2) nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů). Za nová vozidla se považují vozidla pořízená za účelem plnění Smlouvy uzavřené s Objednatelem, která dosud nebyla žádným způsobem provozována v České republice ani v jiném státě ani nebyla používána ke zkušebním či předváděcím účelům. V případě obnovy Základního vozidla během plnění Smlouvy musí nově pořízené Základní vozidlo být stejně staré nebo mladší než nahrazované Základní vozidlo. O této skutečnosti je Dopravce povinen neprodleně informovat Objednatele.

Dopravce je povinen v případě technické závady pořídit Záznam o technické závadě, který je povinen na žádost Objednatele předložit nejpozději do 10 dní od doručení žádosti ze strany Objednatele.

2.1.2. Bezpečnost a výkon

Základní vozidla mohou mít nad rámec standardního vybavení z pohledu bezpečnosti hydraulický nebo elektrický nebo vodní retardér a přední mlhové světlomety. Maximální rychlost Základního vozidla musí být alespoň 100 km/h. U Základních vozidel kategorie „C“ je možné využít Základní vozidlo s maximální rychlostí alespoň 80 km/h.

2.1.3. Čistota a vzhled Základních vozidel

Dopravce se zavazuje zajistit, aby interiér a exteriér Základních vozidel provozovaných v rámci IDS IREDO KHK byl čistý, udržovaný a uklizený. Dopravce se zejména zavazuje bez zbytečného odkladu provádět opravy závad jakéhokoliv vybavení Základních vozidel (např. poškozená sedadla), obnovovat nátěry (barva, lak apod.) uvnitř i vně Základních vozidel a odstraňovat jakékoliv znečištění Základních vozidel. Dopravce je povinen nejméně jedenkrát týdně zajistit kompletní úklid Základního vozidla (včetně odstranění prachu v Základním vozidle).

Splnění povinností podle tohoto článku může být posuzováno pouze na základě pořízené fotodokumentace Objednatelem, kontrolní osobou pověřenou Objednatelem nebo na základě stížnosti, která bude obsahovat průkaznou fotodokumentaci. Pro potřeby tohoto odstavce může být fotodokumentace nahrazena videozáznamem.

2.1.4. Nízkopodlažnost vozidla

Mezi Základními vozidly musí být zařazena také Nízkopodlažní vozidla v souladu s Nařízením vlády č. 63/2011 Sb. Tato Nízkopodlažní vozidla musí být vybavena výsuvnou nebo sklopnou plošinou umožňující nástup a výstup cestujících s omezenou schopností pohybu včetně osob na invalidním vozíku. Dopravce se zavazuje zajistit nasazování Nízkopodlažních vozidel ze Základních vozidel na Spoje dle požadavku Objednatele stanoveného v Objednávce. Na Spoje označené v Jízdním řádu symbolem uvedeným v bodu 3.5.2. je Dopravce povinen nasadit vždy Nízkopodlažní vozidlo. Nízkopodlažnost nemusí být dodržena pouze v mimořádných případech, kdy je na Spoje nasazena Provozní záloha.

Minimální podíl Nízkopodlažních vozidel v příslušné Oblasti určuje následující Tabulka 4.

Tabulka 4: Minimální procento Nízkopodlažních vozidel z celkového počtu Základních vozidel

Období	Minimální procento Nízkopodlažních vozidel z celkového počtu Základních vozidel
od začátku plnění	40 %
začátek plnění + 1 rok	50 %
začátek plnění + 2 roky	60 %
začátek plnění + 3 roky	70 %
začátek plnění + 4 a více let	80 %

2.1.5. Rozdělení Vozidel – kategorizace

Dopravce je povinen nasazovat na Spoje kategorii Vozidla dle požadavku Objednatele stanoveného v Objednávce. Za porušení této povinnosti není považováno nasazení vyšší kategorie Vozidla (s vyšším počtem míst k sezení a vyšší obsaditelností). K porušení tohoto bodu také nedojde v případě, že bude při neschopnosti Vozidla kategorie „A+“ nasazena Provozní záloha kategorie „A“.

Základní rozdělení Vozidel je uvedeno v následující Tabulce 5.

Tabulka 5: Základní rozdělení Vozidel a jejich parametry

Označení kategorie Vozidla	Název Vozidla	Minimální počet míst k sezení	Minimální celková obsaditelnost	Minimální počet míst pro kočárky nebo invalidní vozík
„A+“	Velké+	55	90	1
„A“	Velké	45/43 ¹	78	1
„B+“	Střední+	37/35 ²	64	1
„B“	Střední	28	50	1
„C“	Malé	20	35/32 ³	1

Maximální počet sklopných sedaček u Vozidel kategorie „A+“ a „A“ je 10 %. Maximální počet sklopných sedaček u Vozidel kategorie „B+“ a „B“ je 15 %. Maximální počet sklopných sedaček u Vozidel kategorie „C“ je 20 %.

V případě, že je ve Vozidle přepravován dětský kočárek nebo invalidní vozík, tak může být po dobu přepravy snížen minimální počet míst k sezení a ke stání.

Prostor pro přepravu kočárku může být vyhrazen v místě sklopných sedaček, případně v místě určeném ke stání cestujících. Dopravce musí zajistit, aby byl kočárek na místě vyhrazeném pro kočárky, přepravován v nesloženém stavu, tj. včetně dítěte.

Objednatel stanovuje pro zajištění přepravy cestujících s jízdním kolem požadavky na minimální počet míst pro přepravu kol na Cyklobusovém spoji (viz Tabulka 6). Dopravce je povinen nasazovat na Cyklobusové spoje Cyklozařízení dle požadavku Objednatele stanoveného v Objednávce a Základní vozidla s minimální celkovou obsaditelností pro 60 cestujících. Při požadavku Objednatele na nasazení Cyklozařízení kategorie „Cyk A“ musí mít Základní vozidlo prostor minimální pro 40 sedících. Při požadavku

¹ U Nízkopodlažních Vozidel je minimální počet míst k sezení snížen na 43.

² U Nízkopodlažních Vozidel je minimální počet míst k sezení snížen na 35.

³ U vozidel zařazených do provozu do 30. 09. 2018 je celkový počet míst snížen na 32.

Objednatele na nasazení Cyklozařízení kategorie „Cyk B“ musí mít Základní vozidlo prostor minimálně pro 30 sedících.

Tabulka 6: Rozdělení Cyklozařízení zajišťujících provoz Cyklobusových spojů

Označení kategorie Cyklozařízení	Minimální počet míst pro přepravu kol
„ Cyk A “	38
„ Cyk B “	28
„ Cyk C “	6

2.1.6. Klimatická a světelná pohoda Základních vozidel

Technický stav všech kategorií Základních vozidel musí zaručovat možnost otevření a uzavření všech oken a větracích průduchů k tomu konstrukčně určených a možnost temperovat Základní vozidlo.

Základní vozidla kategorie „A+“, „A“, „B+“ a „B“, nevybavená funkční Klimatizací prostoru pro cestující, musí mít minimálně 5 oken s posuvnými nebo výklopnými ventilačními prostory vysokými minimálně 150 mm. U Základního vozidla kategorie „C“, nevybaveného funkční Klimatizací prostoru pro cestující, musí být minimálně 4 okna s posuvnými nebo výklopnými ventilačními prostory vysokými minimálně 150 mm.

Všechna Základní vozidla v IDS IREDO KHK musí být vybavena funkčním zařízením pro měření vnější teploty a teploty uvnitř vozidla. Absence zařízení pro měření vnitřní teploty může být nahrazeno prohlášením výrobce Vozidla, které popisuje možnost nastavení teploty řidičem Vozidla a časovou garanci dosažení této teploty. Maximální časová prodleva pro dosažení požadované teploty je 45 minut od prvního uvedení vozidla do provozu.

Dopravcem nasazená Nově pořízená vozidla musí být vybavena Klimatizací prostoru pro cestující. Dopravce je povinen zajistit, aby v případě používání Klimatizace nedocházelo ke snižování její účinnosti (pravidelná údržba, uzamykání bočních oken, ovládání střešních oken ze stanoviště řidiče apod.).

Dopravce se zavazuje zajistit nasazování Základních vozidel vybavených Klimatizací prostoru pro cestující dle požadavku Objednatele stanoveného v Objednávce. Tato povinnost nemusí být dodržena pouze v mimořádných případech, kdy je na Spoje nasazena Provozní záloha.

Pokud je Základní vozidlo vybaveno Klimatizací prostoru cestujících, musí být toto zařízení používáno, pokud vnější teplota stoupne nad +25 °C. Teplota v interiéru Základního vozidla nesmí při použití tohoto zařízení poklesnout pod 22 °C.

Řidič Základního vozidla je povinen temperovat Základní vozidlo, pokud vnější teplota vzduchu poklesne pod 10 °C, teplota v Základním vozidle musí být v tomto případě minimálně 14 °C. V případech, kdy okolní teplota poklesne pod -10 °C, tak řidič při temperování Základního vozidla nemusí dodržet minimální požadovanou teplotu (14 °C).

Měření teploty bude při kontrolách ze strany Objednatele prováděno kalibrovaným měřidlem, a to nejdříve po uplynutí 60 sekund od zavření všech dveří Základního vozidla, přičemž následně budou zohledněny případné odchylky měřidla. Měření může probíhat v jednom ze dvou měřících bodů, přičemž první bod měření bude umístěn mezi prvními a druhými dveřmi v uličce ve výšce nejméně 750 mm nad podlahou a druhý bod bude umístěn nad poslední nápravou v uličce ve výšce nejméně 750 mm nad podlahou. V případě otevření jakýchkoliv dveří déle jak 60 sekund z důvodu vyššího počtu nastupujících nebo vystupujících cestujících v Zastávce, nebude Objednatel v následujícím mezizastávkovém úseku provádět kontrolní měření teploty.

Při jízdě s cestujícími za snížené viditelnosti musí být používáno dostatečné osvětlení prostoru pro cestující (nejlépe se zapnutým hlavním osvětlením), tak aby nebyla ohrožena bezpečnost silničního provozu, zejména omezení výhledu pro řidiče. V přestupních Zastávkách (tj. I. až III. třídy) je hlavní osvětlení zapnuto vždy.

Základní vozidla všech kategorií musí být vybaveny na všech oknech záclonkami, případně okna musí být tónována (lze zabezpečit i dodatečně folií), aby cestující v interiéru Základního vozidla nebyl vystaven přímému slunečnímu svitu. Mezi doporučený standard patří věšáky na sloupcích oken.

2.1.7. Dveře Základního vozidla

Základní vozidla zařazená do kategorie „A“, „A+“, „B+“ a „B“ musí být vybavena nejméně dvěma centrálně ovládanými dveřmi určenými pro výstup i nástup cestujících. Zadní dveře musí mít šířku minimálně 800 mm, druhé dveře musí mít šířku minimálně 700 mm. Nově pořízená vozidla musí mít šířku zadních dveří minimálně 1 000 mm, druhé dveře musí mít šířku minimálně 700 mm.

Základní vozidla zařazená do kategorie „C“ – musí být vybavena nejméně dvěma centrálně ovládanými dveřmi určenými pro nástup i výstup cestujících. Jedny dveře musí mít šířku minimálně 800 mm, druhé dveře musí mít šířku minimálně 700 mm. Nově pořízená vozidla musí mít jednu šířku dveří minimálně 1 000 mm, druhé dveře musí mít šířku minimálně 700 mm.

Nástup cestujících je možný pouze předními dveřmi, není-li určeno jinak. Cestujícím s kočárkem nebo cestujícím na invalidním vozíku je řidič povinen umožnit nástup i zadními dveřmi. Cestujícím s omezenou schopností pohybu je řidič povinen umožnit výstup předními dveřmi vždy. Na Zastávkách, kde nenastupují cestující, je vystupujícím cestujícím umožněno využít všechny dveře k výstupu, tj. i přední.

2.1.8. Uspořádání v Základním vozidle

U sedadel musí být použity sedadla s výškou opěradla od plochy sedáku alespoň 680 mm. U sedadel nad rámec požadovaného minimálního počtu lze použít v mimořádném případě a po odsouhlasení Objednatelem sedadla s minimální výškou opěradla 600 mm od plochy sedáku. Sedadla musí být polstrovaná, nesmí být použita sedadla vyrobená z tvrdého plastu potaženého látkou. U Nově pořízených vozidel musí být sedadla opatřena sklopnými opěrkami rukou alespoň na straně do uličky. V případě, že sedadlo nemůže být opěrkou ruky vybaveno, protože by instalací došlo k nadměrnému zúžení uličky a nevyhovění článku 7.7.5 (Uličky) předpisu EHK OSN 107R-06⁴, je povinen Dopravce předložit Objednateli prohlášení výrobce Vozidel prokazující tuto skutečnost; v takovém případě pak sedadla nemusí být opěrkami ruky vybavena.

2.2. Vybavení Vozidel

2.2.1. Odbavovací zařízení

Vozidlo zajišťující provoz Spoje musí být vybaveno funkčním Odbavovacím zařízením umožňujícím odbavení v IDS IREDO KHK. Dopravce je povinen zajistit automatické nastavení přesného času v Odbavovacím zařízení.

Veškerá Odbavovací zařízení musí být pro provoz v IDS IREDO KHK schválena Objednatelem dopravy nebo jím pověřenou osobou. Dopravce je povinen zajistit nahrání aktuálních dat do Odbavovacího zařízení, tj. zajištění nahrání aktuálně platných Jízdních

⁴ Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 107 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel kategorie M₂ nebo M₃ z hlediska jejich celkové konstrukce

řádů, Tarifu IREDO a Seznamu čekacích dob, Blacklistu, Greenlistu apod. Pod pojmem aktuálně platné Jízdní řády se rozumí nahrání Jízdních řádů Dopravce do Odbavovacího zařízení Základních vozidel a Provozní zálohy.

Dopravce je povinen evidovat veškeré poruchy Odbavovacích zařízení a seznam nefunkčních zařízení za předchozí měsíc zaslat Objednateli společně s výkazem Vyúčtování měsíční odměny. Vzor výkazu Měsíční evidence nefunkčních odbavovacích zařízení je uveden v **Příloze K**.

V případě poruchy Odbavovacího zařízení je Dopravce povinen zajistit odbavení náhradním způsobem v souladu s ceníkem uvedeným v Tarifu IREDO. Náhradní způsob odbavení je plně v kompetenci Dopravce. Objednatel doporučuje, pro náhradní způsob odbavení, využít **Elektronické mobilní zařízení** a aplikaci pro výpočet cen jízdného v IDS IREDO. V případě, že Dopravce nezajistí náhradní způsob odbavení v souladu s ceníkem uvedeným Tarifem IREDO, tak bude Dopravcem ve výkazu Vyúčtování měsíční odměny vykázána Objednateli průměrná tržba na daném Spoji v daném měsíci. Průměrná tržba je vypočtena Objednatelem v rámci kontroly vyúčtování jako součet všech tržeb daného Spoje v daném měsíci dělený počtem dní, v kterých došlo k odbavení. Při poruše Odbavovacího zařízení je Dopravce povinen provést jeho opravu nebo výměnu nejpozději v den zjištění poruchy.

2.2.2. Sledování polohy Vozidel a identifikace Vozidla

Všechna Vozidla zajišťující provoz v IDS IREDO KHK musí být vybavena lokalizačním systémem (např. GPS) a zasílat pozici v souřadnicovém systému WGS 84 formátovanou na 5 desetinných míst v souladu s přílohou Přístupové smlouvy.

Dopravce je povinen poskytovat data o poloze Vozidla a dále informace o Vozidle v předepsaném formátu dle příslušné přílohy Přístupové smlouvy, **online** do Centrálního dispečinku IREDO.

V případě, že Vozidlo nezajišťuje Spoj (čeká, jede přejezdem apod.) musí být viditelné a musí být minimálně zajištěno zasílání informace o registrační značce Vozidla a jedinečné identifikační číslo řidiče. Dopravce je povinen zajistit viditelnost všech Vozidel. Aktualizace polohy každého Vozidla v systému musí být zajištěna minimálně každých 6 sekund. V souvislosti se zajišťováním organizace a koordinace veřejné dopravy na území KHK případně na území sousedního kraje a státu v případech, kdy je Dopravcem zajišťován Spoj dle Smlouvy, ze strany Objednatele (případně pověřené osoby Objednatelem) souhlasí

Dopravce s poskytováním dat o poloze jednotlivých Vozidel třetím osobám, jakož i s využitím těchto dat v informačních systémech určených pro cestující veřejnost.

2.2.3. Úložný prostor pro příruční zavazadla

Ve všech Základních vozidlech musí být úložný prostor pro příruční zavazadla nad sedadly s pevným dnem (ne síťovaným) alespoň v části vozu. Dopravce je povinen vybavit Základní vozidla úložným prostorem pro příruční zavazadla nad sedadly dle maximálních možností výrobce vozidel.

2.2.4. Signalizační zařízení

U Nově pořízených vozidel musí být umístěno signalizační zařízení, kterým cestující může v případě potřeby upozornit na:

- výstup v Zastávce „NA ZNAMENÍ“,
- výstup s kočárkem,
- výstup osoby s omezenou schopností pohybu a orientace,
- jiné nebezpečí.

Minimální počet tlačítek v Základním vozidle je 6. Minimálně 4 tlačítka signalizačního zařízení musí být umístěna v maximální výšce 1 400 mm od podlahy Základního vozidla. U Základního vozidla kategorie C je minimální počet tlačítek snížen na 4. Doporučené umístění tlačítek je v blízkosti dveří a v blízkosti sedadel vyhrazených pro osoby s omezenou schopností pohybu a zrakově handicapované a v blízkosti prostoru pro kočárek a invalidní vozík. Minimálně 2 tlačítka signalizačního zařízení musí být umístěna na vodorovné tyči nebo polici pro příruční zavazadla. V případě, že signalizační zařízení není funkční, obsluhuje Dopravce všechny Zastávky jako stálé v souladu s bodem 3.1.1.

2.2.5. Vybavení Základních vozidel informačními vitrínami, schránkou na letáky

Každé Základní vozidlo musí být vybaveno informační plochou vyhrazenou pro Objednatele. Z důvodu jednotného vzhledu materiálů, které Objednatel na informační plochu požaduje umístit, jsou přípustné následující minimální rozměry informačních vitrín:

- 1) vkládací 594 mm x 420 mm (formát A2 na výšku), viditelný 574 mm x 400 mm
- 2) vkládací 420 mm x 594 mm (formát A2 na šířku), viditelný 574 mm x 400 mm
- 3) vkládací 841 mm x 297 mm (formát 2x A3 na šířku), viditelná 821 mm x 277 mm
- 4) vkládací 2x 420 mm x 297 mm (formát 2x A3 na šířku), viditelná 2x 400 mm x 277 mm

Doporučené umístění informační vitríny je naproti zadním dveřím na okně v prostoru pro kočárek.

V těchto vitrínách jsou umístěny Informační a Propagační letáky zpracované a dodané Objednatelem nebo jím pověřenou osobou, které obsahují dopravní informace pro cestující. Dopravce je povinen zajistit jejich vyvěšení do vitrín v termínu nejpozději 5 dnů od doručení Objednatelem. Dopravce zodpovídá za odstranění materiálů v termínu uvedeném na dodaném materiálu.

Každé Základní vozidlo musí být také vybaveno schránkou na letáky, která je umístěna na viditelném a pro cestující snadno dostupném místě v Základním vozidle. Do schránky je možné umísťovat alespoň letáky o formátu DL (1/3 delší strany formátu A4). Schránka na letáky je označena logotypem Veřejná doprava Královéhradeckého kraje. Letáky do schránky dodává Dopravci Objednatel v tištěné podobě.

Dopravce je povinen zajistit umístění letáků do schránek na letáky v termínu nejpozději 5 dní od doručení letáků Objednatelem.

2.2.6. Vybavení Základních vozidel internetovým připojením

Dopravce je povinen vybavit Základní vozidla přístupovými body pro bezplatné bezdrátové připojení k internetu prostřednictvím Wi-Fi technologie, které musí splnit po celou dobu smluvního vztahu následující minimální požadavky:

1. Minimálně 2 SIM sloty (pro možnost přepínání mezi SIM v případě nedostatečné síly signálu a přečerpání FUP).
2. Podpora IPV4 a IPV6.
3. Podpora 2G, 3G, 4G-LTE.
4. Připojení min. 50 uživatelů v celém Základním vozidle ve stejnou chvíli.
5. Homologace hardware pro veřejnou dopravu – E8 + prohlášení o shodě.
6. Provoz na 2,4 GHz.
7. Vzdálená správa přístupových bodů zajistí:
 - a. Centrální nastavení přístupových bodů v Základních vozidlech, nastavení názvu sítě, úvodní stránky, provozní statistiky, datových limitů na uživatele, filtrování obsahu, upgrade firmware apod.
 - b. Uchovávání provozních statistik přístupových bodů (systémové a provozní logy) po dobu minimálně 3 měsíců a na vyžádání jejich doložení Objednateli.

8. Napájení 10-30V.

9. Pracovní teplotní rozsah -25°C až 55°C.

Dopravce je povinen zajistit u každého Základního vozidla internetové připojení s měsíčními datovými přenosy minimálně ve výši 60 GB. Objednatel je oprávněn po Dopravci požadovat snížení přenosové rychlosti po dosažení hranice datových přenosů stanovených Objednatelem. Použitý hardware musí umožňovat propojení s Vnitřním elektronickým vizuálním informačním systémem pro zajištění vzdálené správy tohoto systému Objednatelem, případně pověřenou osobou Objednatele.

2.2.7. Vybavení Základních vozidel pro přepravu kol

Objednatel je oprávněn stanovit u vybraných Spojů povinnost přepravy kol v průběhu Objednatelem stanoveného období. Spoje umožňující přepravu kol musí Dopravce označit v Jízdním řádu v souladu s článkem 3. 5. těchto standardů.

Přeprava kol je umožněna ve dvou režimech:

a) Základní vozidla s Cyklozařízením kategorie „Cyk A“ nebo „Cyk B“

Základní vozidla provozovaná v tomto režimu musí být vybavena přívěsným vozíkem pro přepravu jízdních kol. Vozík je zhotoven tak, aby bylo možné jízdní kola naložit a složit bez nutnosti součinnosti řidiče a bez nutnosti provádět úkony, které by prodlužovaly jízdní dobu (sklápění bočnic, otevírání, resp. shrnování krytů, apod.). Před odjezdem ze Zastávky je řidič nebo jím pověřená osoba, povinen zkontrolovat bezpečnost uložení a upevnění jízdních kol. Termíny zahájení a ukončení provozu přívěsného vozíku v průběhu roku specifikuje Objednatel. U Cyklozařízení kategorie „ Cyk A “ je Dopravce povinen zajistit kromě řidiče i přítomnost další pověřené osoby, která zajistí pomoc cestujícím při nakládce a vykládce kol.

b) Základní vozidla s Cyklozařízením kategorie „Cyk C“

Základní vozidla provozovaná v tomto režimu (kategorie „ Cyk C “) musí být vybavena v zadní části závěsem pro přepravu jízdních kol. Závěs je zhotoven tak, aby bylo možné jízdní kolo naložit a složit bez nutnosti součinnosti řidiče a bez nutnosti provádět úkony, které by prodlužovaly jízdní dobu. Před odjezdem ze Zastávky je řidič povinen zkontrolovat bezpečnost uložení a upevnění jízdních kol. Termíny zahájení a ukončení provozu závěsu v průběhu roku specifikuje Objednatel. Za splnění legislativních podmínek pro provoz

závěsu ručí Dopravce. V případě nesplnění těchto podmínek je Dopravce povinen nasadit na linku Cyklozařízení dle bodu a).

2.2.8. Vybavení Základních vozidel USB porty

Nově pořízená vozidla musí být vybavena minimálně 6 USB porty sloužícími k dobíjení zařízení uživatelů. USB porty musí být jednoduše dostupné a musí být rovnoměrně umístěny v Základním vozidle (např. na madlech nebo na stěnách Základního vozidla).

2.3. Označení Vozidel IDS IREDO KHK

2.3.1. Identifikační prvky (vnější a vnitřní)

Vně Vozidla musí být na viditelném místě na předních dveřích Vozidla nebo předním pravém okně vyvěšena informace o platnosti Tarifu IREDO samolepkou. Vzor samolepky je uveden v **Příloze C** včetně doporučeného umístění v přední části dveří Vozidla uvnitř Vozidla. Velikost samolepky (doporučeno 200 x 33 mm) může být přizpůsobena rozměrům prostoru pro vylepení. Odlišný rozměr samolepky pro Vozidlo od doporučené velikosti je povinen Dopravce nahlásit v rámci certifikace Vozidla dle článku 2.5. Změnu velikosti i její případné umístění schvaluje Objednatel po předložení návrhu Dopravcem.

Vozidla musí být označena na čele Vozidla a na obou bocích v přední části Vozidla logem nebo obchodním názvem Dopravce. Na čele Vozidla musí být Vozidlo označeno také logotypem Veřejné dopravy Královéhradeckého kraje. Vozidla musí být na zádi označena logotypem Veřejná doprava Královéhradeckého kraje včetně nápisu s heslem „Propojíme Vaše cesty“ Vzory umístění loga Dopravce, logotypu Veřejné dopravy Královéhradeckého kraje a logotypu Objednatele, včetně manuálu, jsou uvedeny v **Příloze C**.

Dopravce je oprávněn umisťovat na Vozidla jakoukoliv celoplošnou či jinou vnější reklamu včetně reklamy propagující KHK či aktivity KHK, přičemž reklamu propagující KHK či aktivity KHK dodá přímo Objednatel a Dopravce zajistí její umístění na Vozidlo dle pokynů Objednatele. Není dovolena žádná reklama zasahující do oken Vozidla, a to ani částečně. Výjimkou je polep zadního okna Vozidla logotypem Veřejná doprava Královéhradeckého kraje.

2.3.2. Přední směrový elektronický informační panel (vnější)

Dopravce je povinen zajistit, aby všechna Vozidla byla vybavena v přední části Vozidla osvětleným elektronickým informačním panelem umístěným v horní části čelního okna přes

celou jeho šířku (případně zabudovány do karoserie v horní části čela Vozidla přes celou jeho šířku). Parametry panelu jsou minimálně 144 x 19 bodů (zobrazovaná plocha u kategorie „A+“, „A“, „B+“ a „B“ minimálně 1430 x 185 mm, u kategorie „C“ minimálně 1200 x 140 mm). Barva osvětlených bodů musí být oranžová nebo zelená.

Všechny elektronické informační panely musí být čitelné za snížené viditelnosti i při vyšší intenzitě slunečního svitu.

Na panelu je zobrazeno:

- Statické údaje
 - třímístné číslo IREDO linky
 - cílová Zastávka Spoje
- Další údaje (mohou být dynamické)
 - název obce, případně název její místní části na trase spoje
 - informace o pokračování Spoje na jiné lince do další cílové Zastávky (Návazné spoje)
 - informace o významné Zastávce na trase Spoje (Okružní linky)
- Další požadované funkce
 - možnost zobrazení (i pomocí piktogramů) – přestup na autobus, vlak nebo MHD, Výlukový jízdní řád, Cyklobusový spoj aj.
 - možnost zobrazení čísla linky negativně (černě na barevném podkladu)
 - možnost zobrazení předvoleného textu (např. služební jízda, posilový Spoj, Provozní záloha aj.)

Ukázky doporučeného zobrazení je uvedeno na následujících obrázcích:

Obrázek 3: Doporučené zobrazení textu na čelním elektronickém informačním panelu





Dopravce je povinen zaslat Objednateli k připomínkování návrh vzhledu a obsahu textu čelního elektronického informačního panelu nejpozději 14 dní před záměrem provedení certifikace Vozidla dle článku 2.5. Objednatel do 5 pracovních dnů od obdržení návrhu návrh odsouhlasí nebo v odůvodněných případech zašle k tomuto návrhu připomínky. Po zapracování připomínek Objednatele Dopravce opětovně zašle přesný vzhled a obsah textu čelního elektronického informačního panelu.

Provozní záloha může být ve výjimečných případech označena jiným viditelným způsobem než pomocí elektronického informačního panelu. Zobrazená informace však musí obsahovat minimálně následující informace:

- třímístné číslo IREDO linky,
- cílová Zastávka Spoje.

2.3.3. Boční směrový elektronický informační panel (vnější)

Dopravce je povinen zajistit, aby všechna Základní vozidla byla vybavena v boční části Základního vozidla vnějším osvětleným elektronickým informačním směrovým panelem umístěným v horní části prvního nebo druhého okna (počítáno od přední části) na pravé straně Základního vozidla. Parametry panelu jsou minimálně 120 x 19 bodů (zobrazovaná plocha u kategorie „A+“, „A“, „B+“ a „B“ minimálně 1180 x 180 mm, u kategorie „C“ minimálně 1180 x 140 mm). Barva osvětlených bodů musí být oranžová nebo zelená.

Na panelu jsou zobrazovány informace vztahující se k příslušnému Spoji (Autobusové lince). Na panelu jsou zobrazeny:

- Statické údaje
 - třímístné číslo IREDO linky
 - cílová Zastávka Spoje
- Další údaje (mohou být dynamické)
 - název obce, případně název její místní části na trase spoje
 - informace o pokračování Spoje do další cílové Zastávky
 - možnost zobrazení (i pomocí piktogramů) – přestup na autobus, vlak nebo MHD, Výlukový jízdní řád, Cyklobusový spoj aj.

Dopravce je povinen zaslat Objednateli k připomínkování návrh vzhledu a obsahu textu bočního elektronického informačního panelu nejpozději 14 dní před záměrem provedení certifikace Vozidla dle článku 2.5. Objednatel do 5 pracovních dnů od obdržení návrhu návrh odsouhlasí nebo v odůvodněných případech zašle k tomuto návrhu připomínky. Po zapracování připomínek Objednatele Dopravce opětovně zašle přesný vzhled a obsah textu bočního elektronického informačního panelu.

2.3.4. Zadní elektronický informační panel (vnější)

Dopravce je povinen zajistit, aby všechna Základní vozidla byla vybavena v zadní části Základního vozidla osvětleným elektronickým informačním panelem umístěným v horní části zadního okna na pravé straně Základního vozidla. Na panelu je uvedeno třímístné číslo linky IREDO.

Parametry panelu jsou minimálně 32 x 19 bodů, přičemž parametry zobrazovací plochy musí být minimálně 310 x 185 mm. Barva osvětlených bodů musí být oranžová nebo zelená. Zadní elektronický informační panel nesmí být zakryt logotypem Veřejné dopravy Královéhradeckého kraje umístěné na zádi Vozidla.

2.3.5. Označení symboly a piktogramy

Všechna Vozidla musí být vybavena (označena) jednotnými piktogramy, které budou Dopravci v elektronické podobě předány Objednatelem:

1) Symboly na vnější straně Vozidla:

- a) dveře určené pro nástup s kočárkem;
- b) dveře určené pro nástup osob na vozíčku a osob s omezenou schopností pohybu (u Nízkopodlažních vozidel);

- c) označení Nízkopodlažního vozidla v čele;
- d) Základní vozidlo vybavené bezplatným internetovým připojením;
- e) logo nebo obchodní název Dopravce;
- f) logo IDS IREDO;
- g) logotyp Veřejná doprava Královéhradeckého kraje.

Vzory symbolů v bodě a) až d) jsou uvedeny v Příloze B, vzor loga v bodě f) a vzor loga v bodě g) jsou uvedeny v Příloze C. V případech, kdy je symbol v bodech a) až c) umístěn na Vozidlo již z výroby je Dopravce oprávněn zachovat pro označení odlišný vzhled symbolu.

2) Symboly uvnitř Vozidla:

- a) sedadlo pro osoby s omezenou schopností pohybu;
- b) sedadlo pro zrakově handicapované;
- c) plocha pro kočárek nebo invalidní vozík;
- d) hasicí přístroj;
- e) Základní vozidlo vybavené bezplatným internetovým připojením.

Vzory symbolů uvnitř v bodě a) až e) jsou uvedeny v Příloze B.

V případech, kdy je symbol v bodech a) až c) umístěn na Vozidlo již z výroby je Dopravce oprávněn zachovat pro označení odlišný vzhled symbolu.

Dopravce na své náklady zabezpečuje kontrolu a také obnovu piktoqramů v případě jejich poškození či nečitelnosti. Umístění těchto piktoqramů pro jednotlivé druhy Vozidel stanovuje po dohodě s Dopravcem Objednatel při certifikaci dle článku 2.5.

2.4. Informační systém pro cestující

2.4.1. Vnitřní elektronický vizuální informační systém

Základní vozidla musí být vybavena funkčním vnitřním elektronickým vizuálním informačním systémem, který je umístěn v přední části Základního vozidla u stropu. Minimální rozměr úhlopříčky LCD obrazovky je 19“, přičemž rozměr viditelné (aktivní) plochy je minimálně 230 mm x 410 mm, poměr stran je 4:3, 16:9 nebo 16:10. Vnitřní elektronický vizuální informační systém musí umožňovat připojení k modemu zajišťujícím internetové připojení v Základním vozidle, tak aby bylo zajištěno on-line připojení, tj. možnost informování

cestujících v reálném čase. Objednatel a jím pověřená osoba si vyhrazují právo pomocí vzdáleného přístupu zasílat do Vnitřního elektronického vizuálního informačního systému aktuální informace („běžící řádek“) a reklamy Objednatele.

Na vnitřním elektronickém vizuálním informačním panelu jsou zobrazeny informace pro cestující týkající se provozu systému veřejné dopravy.

V případech, kdy na trase Spoje následuje přestupní Zastávka, zobrazí LCD obrazovka seznam Spojů z této Zastávky včetně času na přestup.

Jedná se o zobrazení:

- Statické údaje
 - aktuální datum;
 - číslo IREDO linky;
 - aktuální čas;
 - cílová Zastávka Spoje;
 - příjezd do cílové Zastávky Spoje, případně aktuální zpoždění;
 - logotyp Veřejná doprava Královéhradeckého kraje
- Další informace (dynamické v průběhu jízdy autobusu)
 - název příští Zastávky (včetně piktogramu);
 - Tarifní zóna IREDO příští Zastávky, případně jiného IDS;
 - čas odjezdu z příští Zastávky, případně aktuální zpoždění;
 - názvy dalších nácestných Zastávek (včetně piktogramu);
 - Tarifní zóny IREDO dalších nácestných Zastávek, případně jiného IDS;
 - čas odjezdu z nácestných Zastávek, případně aktuální zpoždění;
 - piktogramy (přestup na autobus, vlak nebo MHD, Zastávka v režimu „NA ZNAMENÍ“, Uzavírka aj.);
 - informace o čekacích dobách a přestupech;
 - odjezdové stanoviště Přípoje;
 - další aktuální informace („běžící řádek“).

Obrázek 4: Doporučené uspořádání informací na vnitřním elektronickém vizuálním informačním systému

LINKA	CÍLOVÁ ZASTÁVKA	PŘÍJEZD
229	Rychnov n.Kněž., žel.st.	18:35 + 5
 → 666 Hradec Králové		
888	Rychnov n.Kněž., střed	18:28 + 5
888	Rychnov n.Kněž., nemocnice	18:22 + 5
888	Rychnov n.Kněž., Lipovka	18:15 + 8
888	Solnice, u hřbitova	18:01 + 8
ZÓNA 888	Solnice, nám.	ODJEZD 17:59 + 8
		Běžící info text pro cestující... 31.12.2021 23 59

LINKA SMĚR		ČAS ODJEZDU	STAN.
	201 Rychnov n.Kněž., nemocnice	16:48	  3
	208 Rychnov n.Kněž., nemocnice	16:52 + 1	  2
	5134 Náchod	17:03 + 5	   1b
	309 Náchod, aut.st.	17:03	  4
	206 Zdobnice, Kačerov, odb.Porubky	17:04 + 8	 12
	207 Častolovice, žel.st.	17:07 + 12	 3
CALL CENTRUM IDS IREDO		 491 580 333	 WWW.IREDO.INFO
		Běžící info text pro cestující... 31.12.2021 23 59	

Dopravce je povinen zaslat Objednateli k připomínkování návrh vzhledu, obsah textu a požadované piktogramy na vnitřním elektronickém panelu nejpozději 14 dní před záměrem

provedení certifikace Vozidla dle článku 2.5. Objednatel do 5 pracovních dnů od obdržení návrhu návrh odsouhlasí nebo v odůvodněných případech zašle k tomuto návrhu připomínky. Po zpracování připomínek Objednatele Dopravce opětovně zašle přesný vzhled, obsah textu a požadované piktogramy na vnitřním elektronickém panelu.

Zobrazení aktuální Zastávky a posun dalších Zastávek po trase musí probíhat automaticky, tj. bez zásahu řidiče na základě polohy Základního vozidla.

Vnitřní elektronický vizuální informační panel musí umožňovat přepnutí na reklamu Objednatele. Reklamou Objednatele je považováno nejen sdělení pro cestující (např. Informace o uzavírce, upoutávka na zajímavé místo aj.), ale také reklamní spot Objednatele (např. video apod.). Vnitřní elektronický vizuální informační panel musí umožňovat v prostoru pro aktuální informace zobrazit mimořádné instrukce například v případech poruchy Základního vozidla apod.

Nastavení parametrů (např. maximální vzdálenost Základního vozidla nutná pro přepnutí na následující Zastávku apod.) je Dopravce povinen nastavit po odsouhlasení parametrů Objednatelem.

Minimální podíl Základních vozidel, která musí splňovat povinnost vybavení vnitřním elektronickým vizuálním informačním systémem na základě Smlouvy v dané Oblasti, určuje následující tabulka 7. Dopravce se zavazuje zajistit nasazování Základních vozidel vybavených vnitřním elektronickým vizuálním informačním systémem dle požadavku Objednatele stanoveného v Objednávce. Tato povinnost nemusí být dodržena pouze v mimořádných případech, kdy je na Spoje nasazena Provozní záloha.

Tabulka 7: Minimální procento Základních vozidel vybavených vnitřním elektronickým vizuálním informačním systémem

Období	Minimální procento Základních vozidel vybavených vnitřním elektronickým vizuálním informačním systémem
od začátku plnění	30 %
začátek plnění + 1 rok	55 %
začátek plnění + 2 roky	70 %
začátek plnění + 3 roky	85 %
začátek plnění + 4 a více let	100 %

2.4.2. Elektronický akustický informační systém

Základní vozidla musí být vybavena elektronickým akustickým informačním systémem hlášení Zastávek a dalších dopravních informací.

Zastávky musí být hlášeny na všech Spojích v IDS IREDO KHK po celou dobu provozu Základního vozidla na území KHK, případně na území sousedního kraje a státu v případech, kdy je Dopravcem zajišťován Spoj dle Smlouvy, na základě polohy Základního vozidla, bez nutnosti zásahu řidiče (nutné je zachování možnosti vyhlašování Zastávky ručně). Hlasitost hlášení musí být rozlišena na základě doby provozu, hlášení musí být tlumeno v čase před 6 h a po 22 h (noční režim).

V Základním vozidle proběhne pomocí akustického informačního systému hlášení informace o:

- aktuální Zastávce, do které Základní vozidlo přijíždí (hlášení proběhne nejpozději ve vzdálenosti 100 m od Zastávky);
- následující Zastávce (hlášení proběhne po odjezdu z předchozí Zastávky).

Doplňkové informace:

- charakter Zastávky („NA ZNAMENÍ“);
- návaznost na železniční nebo Autobusovou linku (dle Seznamu zaručených přípojení);
- návaznost na jiný Spoj (dle Seznamu návazných spojů ve formátu „ze zastávky X pokračuje vůz jako spoj linky ZZZ do zastávky Y“).

Další informace:

- hlášení mimořádných situací (Uzavírky, nehody aj.).

Zvuky použité v hlášení jsou jednotné pro všechny Spoje v IDS IREDO KHK. Přesný obsah hlášení stanovuje po dohodě s Dopravcem Objednatel, který je také odpovědný za dodání hlášení v elektronickém formátu MP3.

Součástí elektronického akustického informačního systému je i informační systém pro nevidomé – vybavení Základního vozidla přijímačem signálu z osobní vysílačky nevidomého a automatické nahlášení čísla linky, čísla linky IREDO, směru jízdy a případně dalších dopravních informací pomocí vnějšího hlásiče. Přesný obsah hlášení stanovuje po dohodě s Dopravcem Objednatel. Využití systému k reklamnímu hlášení mimo působnost

veřejné dopravy je povoleno pouze s předchozím souhlasem Objednatele na základě žádosti Dopravce.

Minimální procentuální podíl Základních vozidel, která musí být vybaveny elektronickým akustickým informačním systémem, na základě Smlouvy je stanoven v následující tabulce 8. Dopravce se zavazuje zajistit nasazování Základních vozidel vybavených elektronickým akustickým informačním systémem dle požadavku Objednatele stanoveného v Objednávce. Tato povinnost nemusí být dodržena pouze v mimořádných případech, kdy je na Spoje nasazena Provozní záloha.

Tabulka 8: Minimální procento Základních vozidel vybavených elektronickým akustickým informačním systémem

Období	Minimální procento Základních vozidel vybavených elektronickým akustickým informačním systémem
od začátku plnění	30 %
začátek plnění + 1 rok	55 %
začátek plnění + 2 roky	70 %
začátek plnění + 3 roky	85 %
začátek plnění + 4 a více let	100 %

2.5. Certifikace Vozového parku a vybavení

Dopravce nesmí provozovat v rámci systému IDS IREDO KHK Vozidlo, které by nebylo certifikováno Objednatelem, který potvrzuje soulad s požadavky uvedenými v tomto dokumentu a ve Smlouvě.

Proces certifikace především ověřuje kompatibilitu a soulad Vozidla a jeho vybavení s požadavky uvedenými v TPS VD KHK. Postup certifikace je následující:

- 1) Před tím, než Vozidlo začne zabezpečovat dopravu na linkách IDS IREDO KHK, Dopravce požádá Objednatele o vydání certifikátu pro Vozidlo a jeho vybavení.
- 2) Zástupce Objednatele na dohodnutém místě (obvykle v místě provozovny Dopravce) prověří soulad Vozidla a jeho vybavení s TPS VD KHK. Proces certifikace, resp. soulad Vozidla s podmínkami uvedenými v TPS VD KHK Objednatel zaznamená do Certifikačního listu, jehož vzor je uveden v Příloze L. Pro prokázání některých podmínek uvedených v TPS VD KHK je Objednatel oprávněn požadovat po Dopravci provedení testovací jízdy.

- 3) Pokud Objednatel neshledá závady, vydá Dopravci do 15 dnů certifikát o kompatibilitě Vozidla s TPS VD KHK a Vozidlo může být nasazeno do provozu.
- 4) V případě shledání závad nebo nesouladu Vozidlo nebo jeho vybavení s TPS VD KHK nebude certifikát dopravci vydán. Z uvedených důvodů může být dopravci již udělený certifikát i odebrán.

Formu vydaných certifikátů stanovuje Objednatel. V případě Testovacích vozidel určených k nasazení na linkách IDS IREDO KHK je Objednatel oprávněn vhodným způsobem upravit požadavky na technické vybavení těchto Vozidel.

Dopravce je povinen požádat Objednatele o certifikaci Vozidla dle tohoto článku nejpozději 45 dní před začátkem plnění dle Smlouvy. V průběhu trvání smlouvy je Dopravce povinen požádat o certifikaci Vozidla dle tohoto článku minimálně 30 dní před nasazením Vozidla do provozu.

Objednatel je povinen na základě žádosti Dopravce provést proces certifikace do 14 dní od doručení žádosti o certifikaci. Při podání opakované žádosti o certifikaci, tj. v případě, že Objednatel u Vozidla Dopravce shledá nesoulad s TPS VD KHK, je Objednatel povinen proces certifikace provést do 7 dní od doručení žádosti.

3. Standard dopravních výkonů a provozu

Vzhledem k tomu, že veřejná integrovaná doprava je zajišťována v součinnosti více druhů doprav, které provozuje více Dopravců, je úkolem Objednatele stanovit podmínky pro zajištění přestupů, dodržování jízdních dob a pro komunikaci mezi Dopravci.

3.1. Standard dodržování Jízdního řádu

3.1.1. Zajištění Spojů a dodržení trasy

Dopravce je povinen zajistit všechny Spoje v celé své délce dle schváleného Jízdního řádu a musí obsloužit všechny jím stanovené Zastávky ve správném pořadí a ze správného Stanoviště Zastávky.

V případě obsluhy Zastávky „NA ZNAMENÍ“ řidič zastavuje na této Zastávce jen na znamení nebo požádání cestujícího. Cestující, který chce nastoupit je povinen zaujmout na Zastávce takové místo, aby mohl být řidičem včas spatřen a dávat řidiči zřetelné znamení (např. zvednutím ruky). Cestující, který chce z Vozidla vystoupit, je povinen obsloužit tlačítko signalizačního zařízení. Pokud není Vozidlo vybaveno signalizačním zařízením nebo není toto tlačítko funkční, tak je řidič povinen Zastávku obsloužit jako stálou.

Dopravce nesmí bez objektivní příčiny zkrátit nebo změnit trasu Spoje, změnit doby odjezdů a příjezdů ze Zastávek.

Dopravce je povinen předložit Objednateli výkazy Měsíční evidence neodjetých spojů a Měsíční evidence zpožděných spojů.

V případě, že Dopravce Spoj nezajistí, neobslouží správně všechny Zastávky na Spoji nebo dojde ke zkrácení Spoje, je povinen uvést tento Spoj ve výkazu Měsíční evidence neodjetých spojů včetně důvodu nezajištění Spoje nebo části Spoje. Výjimka je umožněna na Spojích, kde je v Jízdním řádu označena Zastávka symbolem „Zastávka jen pro výstup“. V těchto případech může Dopravce Spoj zkrátit v případě, že do označené Zastávky neveze žádného cestujícího.

Dopravce je povinen uvést ve výkazu Měsíční evidenci zpožděných spojů všechny Spoje, které byly z výchozí Zastávky opožděny oproti schválenému Jízdnímu řádu o více než 15 minut, a Spoje, které byly na jakékoliv další Zastávce opožděny oproti schválenému Jízdnímu řádu o více než 15 minut včetně uvedení objektivní příčiny.

Vzor výkazu Měsíční evidence neodjetých spojů je uveden v **Příloze D** a vzor výkazu Měsíční evidence zpožděných spojů je uveden v **Příloze E**.

3.1.2. Dodržování odjezdů ze Zastávek – přesnost

Dopravce je povinen zajistit, aby všechny Spoje odjely ze Zastávek včas, tj. přesně podle schváleného Jízdního řádu. Za odjezd včas se považuje odjezd s povolenou odchylkou oproti Jízdnímu řádu v rozmezí 0 až +59 sekund v případě výchozí Zastávky a v rozmezí 0 až +179 sekund v případě nácestné Zastávky. Předčasný odjezd Spojů ze všech Zastávek není dovolen a bude posuzován jako závažné provinění proti včasnosti (přesnosti) odjezdu ze Zastávky. Spoje, které z některé Zastávky odjedou předčasně je Dopravce povinen uvést do výkazu Měsíční evidence zpožděných spojů se záporným znaménkem. Dopravci je doporučováno zajistit přistavení Základního vozidla na výchozí Zastávku minimálně 5 minut před pravidelným odjezdem, pokud je to technicky a provozně realizovatelné tak, aby mohlo dojít k odbavení cestujících a nebylo tak způsobeno zpoždění Spoje z výchozí Zastávky. Pokud silná poptávka cestujících nebo stav komunikační sítě způsobí zpoždění Základního vozidla, musí řidič učinit všechny dostupné kroky, aby zpoždění minimalizoval. Za zpoždění Spoje způsobené vinou Dopravce bude posuzováno i pozdní přistavení Základního vozidla před Spojem, pokud není způsobeno vlivy, které nemůže Dopravce ovlivnit.

V případě existujících nebo očekávaných dlouhodobějších problémů s dodržováním Jízdních řádů je Dopravce povinen informovat Objednatele a poskytnout součinnost při řešení problému.

3.1.3. Denní záznam o výkonu autobusu (dále jen „DZVA“)

Každé Vozidlo provozované na linkách IDS IREDO KHK musí být vybaveno DZVA. Minimální doporučené údaje uvedené v DZVA jsou následující:

- jednoznačnou identifikaci řidiče (řidičů);
- obchodní název Dopravce;
- evidenční číslo nebo registrační značka Vozidla;
- časy výjezdů a příjezdů do vozoven nebo garáží;
- časy příjezdů na jednotlivé cílové Zastávky a odjezdy z nich;
- veškeré odchylky od Jízdního řádu a mimořádnosti v dopravě s uvedením důvodu, proč o k odchylkám či mimořádnostem došlo.

Veškeré údaje je řidič povinen vyplnit pravdivě. Záznam o provozu Vozidla je Dopravce případně řidič povinen na požádání předložit Objednateli nebo Objednatelem pověřené osobě ke kontrole. Dopravce zašle scan DZVA společně s výkazem Vyúčtování měsíční odměny, tj. společně s výkazem Měsíční evidence neodjetých spojů a výkazem Měsíční evidence zpožděných spojů.

Dopravce může použít vlastní podobu DZVA za předpokladu, že obsahuje všechny údaje uvedené ve vyhlášce č. 478/2000 Sb. Při použití vlastní podoby DZVA je Dopravce povinen zaslat Objednateli vzor DZVA před začátkem plnění dle Smlouvy. Dopravce může použít také elektronickou verzi DZVA za podmínky, že tato podoba umožní fyzický zápis o provedení přepravní či technické kontroly kontrolním pracovníkem a současně fyzickou možnost kontroly provozu Vozidla a dalších údajů bez nutnosti vyčítání dat dalším elektronickým zařízením.

Dopravci jsou povinni po dobu minimálně 2 let všechny záznamy o provozu Vozidla archivovat a v případě žádosti Objednatele jsou povinni záznamy o provozu Vozidla poskytnout Objednateli ke kontrole nejpozději do 10 dní od doručení žádosti ze strany Objednatele.

3.2. Standard odbavení ve Vozidlech IDS IREDO KHK

Dopravce je povinen zajistit odbavení dle tarifu schváleného Objednatelem. V IDS IREDO KHK jsou vydávány jízdní doklady dle Tarifu IREDO, který je přílohou Přístupové smlouvy. Mezi Zastávkami, které nepatří do IDS IREDO je Dopravce povinen vydávat jízdní doklady v kilometrickém tarifu (cena je určena na základě projeté vzdálenosti) schváleném Objednatelem. Kilometrický tarif je Dopravce povinen vydávat také mezi Zastávkou v IDS IREDO a Zastávkou, která nepatří do IDS IREDO.

Řidič je povinen vydat každému cestujícímu, který se při nástupu do Vozidla neprokáže platným jízdním dokladem, jízdní doklad.

Řidič je povinen vydat cestujícímu vždy správnou a platnou jízdenku z požadované nástupní Zastávky (Tarifní zóny IREDO) do požadované výstupní Zastávky (Tarifní zóny IREDO) cestujícího. Uvedené platí také pro bezplatnou přepravu.

Řidič je povinen vydat cestujícímu jízdní doklad se správnou nástupní a výstupní Zastávkou na Spoji (správná nástupní Zastávka znamená ta, na které se Vozidlo v tu chvíli nachází), platí pro papírové nepřestupní jízdní doklady a doklady v kilometrickém tarifu. Dopravce je

povinen zajistit, aby nastavení této Zastávky probíhalo automaticky dle polohy Vozidla. Řidiči musí být v mimořádných případech umožněna manuální změna nástupní Zastávky.

Řidič je povinen vydat cestujícímu jízdní doklad na BČK IREDO se správnou nástupní Zastávkou (Tarifní zónou IREDO) a výstupní Zastávkou (Tarifní zónou IREDO) v případě přestupní jízdenky (správná nástupní Zastávka / Tarifní zóna IREDO znamená ta, na které se autobus v tu chvíli nachází). Dopravce je povinen zajistit, aby nastavení této Tarifní zóny IREDO probíhalo automaticky dle polohy Vozidla. Řidiči musí být v mimořádných případech umožněna manuální změna nástupní Tarifní zóny IREDO.

Řidič je povinen odbavit cestující s přestupní a časovou jízdenkou IREDO (odbavení musí proběhnout elektronicky, aby byl cestující evidován).

Při odbavení cestujících s papírovou síťovou jízdenkou IREDO (obyčejná, skupinová aj.) je řidič povinen vydat evidenční lístek. Jízdní doklad za nulovou cenu je řidič povinen vydat také v případech, kdy má cestující dle Tarifu IREDO nebo dle kilometrického tarifu nárok na bezplatnou přepravu.

3.3. Standard dodržování čekacích dob

Dopravce je povinen dodržovat veškeré časové návaznosti v rámci IDS IREDO KHK. K tomuto Objednatel vypracuje dokument Seznam zaručených přípojí, který čekání Dopravce na Přípoj upraví v podrobnostech.

V Seznamu zaručených přípojí jsou uvedeny Zastávky, na kterých je Dopravce u vybraných Spojí povinen zajistit stanovenou čekací dobu na Přípoj, tj. vyčkání Vozidla o předem stanovenou dobu oproti pravidelnému odjezdu dle Jízdního řádu. Součástí Seznamu zaručených přípojí je i věta do Odbavovacího zařízení, která bude ze strany Objednatele automaticky generována v jednotném formátu z elektronické podoby Jízdních řádů a zasílána pro zjednodušení importu do Odbavovacích zařízení ze strany Dopravce.

Tabulka 9: Ukázka záhlaví dokumentu Seznam zaručených přípojí

Linka	Spoj	Věta do OZ	Dopravce	V Tč vyčká	Odjezd	Zastávka	Vyčká (min)	Typ	Linka	Spoj	Dopravce	z/do Zast
<i>Linka</i>	<i>Spoj</i>	<i>Specifikace níže</i>	<i>Dopravce plný název</i>	<i>Y</i>	<i>hh:mm</i>	<i>Název Zastávky</i>	<i>mm</i>	<i>A / V Autobus Vlak</i>	<i>Linka</i>	<i>Spoj</i>	<i>Dopravce</i>	<i>Název Zastávky</i>

Věta do Odbavovacího zařízení:

„vyčká linky-spoje Dopravce z Výchozí zastávky Y minut“

Objednatel dopravy zpracovává a aktualizuje Seznam zaručených přípojů minimálně 10 dní před počátkem platnosti a změn Jízdních řádů. Seznam zaručených přípojů Objednatel zasílá v elektronické podobě Dopravci. Termín může být kratší u změn čekacích dob vyvolaných Uzavírkou nebo za nepředvídatelných okolností.

Povinností Dopravce je zajistit informovanost řidičů o dodržování návaznosti na základě Seznamu zaručených přípojů, který musí být zanesen do všech Odbavovacích zařízení používaných v IDS IREDO KHK. Věta do Odbavovacího zařízení uvedená v Seznamu čekacích dob musí být zobrazena v Odbavovacím zařízení u požadovaného tarifního čísla. Dispečeři a řidiči jsou povinni se řídit Seznamem zaručených přípojů. **K nedodržení Seznamu zaručených přípojů může dojít pouze na základně pokynu Centrálního dispečinku IREDO.**

Centrální dispečer IREDO informuje řidiče o zrušení povinnosti plynoucí ze Seznamu zaručených přípojů v případě, že:

- a) zpoždění Přípoje je vyšší než stanovená čekací doba. Centrální dispečer IREDO může také operativně stanovenou čekací dobu prodloužit.
- b) Přípoj nemá zpoždění a nebude nutné vyčkávat dle Seznamu zaručených přípojů, řidič může odjet dle platného Jízdního řádu.

Informace o vyčkávání autobusových Spojů může být pro cestujícího zajištěna poznámkou v Jízdních řádech (v souladu s vyhláškou 122/2014 Sb.) vylepených na Informačním panelu Zastávky v následujícím tvaru:

a) vyčkávání jednoho Spoje:

Δ spoj č. „X“ vyčká na zastávce „*Název zastávky*“ příjezdu spoje „Y“ linky „Z“ „A“ minut.

b) vyčkávání dvou a více Spojů:

všechny spoje (*nebo čísla konkrétních spojů*) vyčkají na zastávce „*Název zastávky*“ příjezdu spojů (*nebo čísla konkrétních spojů*) od „*Název Zastávky*“ nejvýše „A“ minut a spojů ze směru od „*Název Zastávky*“ nejvýše „B“ minut.

c) souhrnná věta při vyčkání na jeden či více Spojů:

Úplné informace o vyčkání jednotlivých spojů zveřejněny na webových stránkách Krajského úřadu Královéhradeckého kraje.

3.4. Standard řešení Mimořádnosti v dopravě

Tento standard upravuje pravidla při nedodržení Jízdního řádu ať už vinou Dopravce nebo z důvodu nezaviněných okolností. Stanovuje požadavky na dispečink Dopravce a povinnosti Dopravce ve vztahu k Centrálnímu dispečinku IREDO a pro případy nasazení Provozní zálohy vlivem Mimořádnosti v dopravě.

Dopravce je povinen aktivně spolupracovat s Centrálním dispečinkem IREDO a řídit se jeho pokyny nebo navrhopvat způsoby řešení k odsouhlasení Centrálního dispečinku IREDO. Práva a povinnosti Dopravce v souvislosti s provozem Centrálního dispečinku IREDO jsou popsány v Přístupové smlouvě.

3.4.1. Požadavky na dispečink Dopravce

Dopravce je povinen zajistit dispečerské řízení (dostupnost Dispečera) každý den v týdnu v čase začínajícím minimálně 30 minut před výjezdem jím provozovaného Spoje a končícím v čase příjezdu posledního jím provozovaného spoje do cílové Zastávky.

Dopravce je povinen sdělit číslo telefonní linky na dispečerské řízení Objednateli a Centrálnímu dispečinku IREDO včetně jmen Dispečerů. V případě změny telefonního čísla nebo Dispečera neprodleně informuje Dopravce Objednatele a Centrální dispečink IREDO o této skutečnosti.

Úlohou dispečerského řízení Dopravce je především aktivně a neprodleně:

- Informovat Centrální dispečink IREDO o provozních mimořádnostech (zpoždění, nehoda, informace o náhradní přepravě atp.) v Oblasti.
- Kontaktovat Centrální dispečink IREDO, pokud došlo k mimořádné události v Oblasti, ale v Oblasti již není k dispozici žádná Provozní záloha (ani jiné Základní vozidlo v době prostoje), o zajištění náhrady v takových případech rozhoduje Centrální dispečer IREDO.
- Informování Centrální dispečink IREDO o provozních mimořádnostech (zpoždění, nehoda) mimo Oblast.
- Řešit provozní mimořádné události Dopravce (např. zdravotní indispozice řidiče apod.).
- Operativně nahradit ve spolupráci s Centrálním dispečinkem IREDO Základních vozidlo Provozní zálohou nebo Záložním vozidlem, pokud dojde k Mimořádnosti v dopravě v Oblasti. Dispečer může pro zajištění náhrady využít také jiných

Základních vozidel v době jejich prostojů. V případě, že bude chtít nahradit výpadek Spoje Základním vozidlem v době prostoje nebo Záložním vozidlem, může tak učinit pouze za předpokladu, že nedojde ke snížení kapacity Spoje. Pokud by náhradou mělo dojít ke snížení kapacity Spoje, je Dopravce povinen prověřit maximální obsazení Spoje, aby nedošlo k přeplnění Základního vozidla.

3.4.2. Postup při vzniku Mimořádnosti v dopravě

Dopravce je povinen při vzniku Mimořádnosti v dopravě postupovat ve spolupráci s Centrálním dispečinkem IREDO. V případě nahrazení Základního vozidla jiným Základním vozidlem v prostoji nebo Záložním vozidlem, kdy nedojde k ovlivnění Jízdního řádu je dopravce povinen o této skutečnosti informovat Centrální dispečink IREDO. V ostatních případech, kdy je ovlivněn Jízdní řád nebo je nasazena Provozní záloha je povinen Dopravce postupovat následujícím způsobem:

- 1) Řidič povinen co nejrychleji v rámci možností ohlásit tuto skutečnost Dispečerovi. Řidič může také informovat přímo Centrální dispečink IREDO pomocí přednastavené zprávy nebo telefonicky pomocí Elektronického mobilního zařízení s připojenou sadou hands-free.
- 2) Dispečer navrhne způsob řešení Mimořádnosti v dopravě v souladu s podmínkami nasazení Provozní zálohy uvedenými v bodě 3.4.3 a telefonicky informuje Centrální dispečink IREDO.
- 3) Centrální dispečink IREDO posoudí navržené řešení a rozhodne o udělení souhlasu s návrhem Dispečera. Při neudělení souhlasu je Centrální dispečink IREDO oprávněn vydat pokyn a požadovat jiné řešení, které je Dopravce povinen akceptovat.

Řidič Spoje, na kterém dojde k Mimořádnosti v dopravě, je povinen informovat všechny cestující v Základním vozidle o vypravení Provozní zálohy a o jejím předpokládaném příjezdu (viz bod 7.3.2. informování cestujících o mimořádnostech).

3.4.3. Podmínky nasazení Provozní zálohy

Objednatel specifikoval pro potřeby dispečerského řízení v IDS IREDO KHK minimální požadavky na počet Provozních záloh a stanovil místa jejich alokace v Oblasti, která jsou uvedena v Příloze H.

Dopravce je povinen postupovat v případě vzniku Mimořádnosti v dopravě dle bodu 3.4.2., tak aby zajistil výjezd Provozní zálohy maximálně 15 minut od vzniku Mimořádnosti v dopravě, maximální doba pro nahrazení Základního vozidla na další Spoje v oběhu Základního vozidla je Objednatel stanoven na 60 minut od vzniku výpadku. Tento limit se nevztahuje na situace, kdy jsou již Provozní zálohy v provozu. V takovém případě postupuje Dopravce dle pokynů Centrálního dispečinku IREDO, nebo může pro nahrazení Základního vozidla využít Záložní vozidlo.

Dopravce může využít Provozní zálohy pro nahrazení Základního vozidla pro dokončení denního oběhu Základního vozidla, následující den je Dopravce povinen odstranit technickou závadu nebo nahradit nepojízdné Základní vozidlo Záložním vozidlem.

Dopravce je povinen vést evidenci záznamů technických závad Základních vozidel dle bodu 2.1.1. a na žádost Objednatele ji předložit nejpozději do 10 dní od doručení žádosti ze strany Objednatele. V případě nasazení Provozní zálohy je povinen Dopravce v rámci výkazu Vyúčtování měsíční odměny informovat Objednatele o nastalém výpadku a o vzniklém zpoždění z důvodu nasazení Provozní zálohy.

Pro případ dopravní nehody znemožňující průjezd komunikace nebo v případě nemožné sjízdnosti komunikace vlivem povětrnostních vlivů je Dopravce povinen učinit taková opatření, aby byly dopady na cestující co nejmenší.

Dopravce předkládá Objednateli seznam Spojů, které nemohly být vypraveny na plánovanou trasu Spoje (součástí seznamu musí být i odůvodnění neodjetých a zpožděných Spojů) každý měsíc v rámci pravidelného výkazu Vyúčtování měsíční odměny. Dopravce tyto Spoje uvede v měsíčním výkazu dle **Přílohy D** a **Přílohy E**.

3.5. Značení Základních vozidel a další poznámky v Jízdním řádu

Spoje zajišťované Základním vozidlem, které se vyznačuje specifickou možností přepravy, musí být vyznačeno v Jízdním řádu v souladu s Vyhláškou o Jízdních řádech veřejné linkové dopravy č. 122/2014 Sb.

3.5.1. Značení Nízkopodlažních vozidel

U Spojů, které Dopravce zajišťuje na základě Objednávky Objednatele Nízkopodlažním vozidlem je povinen tuto skutečnost vyznačit informativní značkou do Jízdního řádu s vysvětlením značky ve formě textu v dolní části Jízdního řádu.

Obrázek 5: Způsob označení Nízkopodlažních vozidel v Jízdním řádu.



3.5.2. Značení Poptávkové dopravy

U Spojů, které Dopravce zajišťuje na základě Objednávky Objednatele v režimu Poptávkové dopravy je povinen tuto skutečnost vyznačit informativní značkou do Jízdního řádu s vysvětlením značky ve formě textu v dolní části Jízdního řádu.

Obrázek 6: Způsob označení Poptávkové dopravy v Jízdním řádu



3.5.3. Značení Základních vozidel přepravujících jízdní kola

U Spojů, které Dopravce zajišťuje na základě Objednávky Objednatele Základním vozidlem s Cyklozařízením umožňujícím přepravu kol, je povinen tuto skutečnost vyznačit informativní značkou do Jízdního řádu s vysvětlením značky ve formě textu v dolní části Jízdního řádu.

Obrázek 7: Způsob označení Základních vozidel přepravujících jízdní kola v Jízdním řádu



U Spojů označených výše uvedeným symbolem musí být také uvedena informace o maximální přepravované kapacitě kol.

3.5.4. Další povinně uvedené poznámky v Jízdním řádu

Dopravce povinen uvést v Jízdním řádu všech linek, které zajišťuje dle Smlouvy poznámku „Skupiny nad 15 osob hlase nejpozději 7 dní před přepravou pomocí formuláře na www.iredo.info/prepravaskupin/“, která musí být doplněna aktuálním telefonním číslem na Centrální dispečink IREDO.

Dále musí být na Jízdním řádu uvedena informace o Tarifu IREDO, SPP IREDO a Seznamu čekacích dob v následujícím znění: „Na lince platí tarif a smluvní přepravní podmínky IREDO. Informace o tarifu a smluvních přepravních podmínkách jsou dostupné u řidiče ve vozidle na lince. Úplné informace o vyčkávání jednotlivých spojů jsou zveřejněny na webových stránkách krajského úřadu Královéhradeckého kraje.“

U linek, které obsluhují i Zastávky mimo IDS IREDO musí být uvedena také následující informace: „*Na lince platí také kilometrický tarif do / z / mezi zastávkami neoznačenými třímístným číslem tarifní zóny IREDO*“.

3.6. Pravidla pro provoz Poptávkové dopravy

Spoje provozované v režimu Poptávkové dopravy jsou Spoje na objednání nebo podmíněčně provozované Spoje.

Spoj na objednání je Spoj obsažený v Jízdním řádu, který se uskuteční zcela nebo zčásti pouze tehdy, je-li objednán způsobem, který je uveden v Jízdním řádu.

Podmínečně provozovaný Spoj je Spoj obsažený v Jízdním řádu, který se uskuteční zcela nebo zčásti pouze za předem stanovených podmínek, které jsou uvedený v Jízdním řádu.

Požadavky na způsob a obsah Jízdního řádu, ve kterých jsou obsaženy Spoje provozované na objednávku a podmíněčně provozované Spoje, jsou uvedeny ve vyhlášce č. 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy.

Objednatel je oprávněn oznámit Dopravci záměr organizace dopravy vybraných Spojů v režimu Poptávkové dopravy v rámci Objednávky.

Spoje na objednání jsou provozovány na základě osobního objednání u řidiče při nástupu do Základního vozidla nebo telefonického objednání (nejpozději 30 minut před pravidelným odjezdem Spoje ze Zastávky). Telefonické objednání je realizováno prostřednictvím Call centra IREDO.

Informace o podmínkách provozu Spojů provozovaných v režimu Poptávkové dopravy mohou být zveřejněny na Informačním panelu Zastávky a v Základních vozidlech pomocí Informačního letáku, Informačních centrech a internetových stránkách Dopravce.

4. Standard přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace

Kvalitní veřejná doprava musí sloužit všem skupinám obyvatel, tedy i osobám se zdravotním, smyslovým a jiným postižením. Standardy napomáhají zkvalitnit přepravu i pro tuto skupinu obyvatel. Obsahují např. způsob označení Spojů zajišťovaných Nízkopodlažním vozidlem v Jízdních řádech, informace pro nevidomé na Zastávkách, aj.

4.1. Úprava a obsah štítků na Zastávkách

Na vybraných Zastávkách kategorie A I. a B I. může být umístěn štítek pro nevidomé – výběr těchto Zastávek provede Objednatel společně s příslušnou organizací nevidomých a slabozrakých. Objednatel je zodpovědný za dodání těchto štítků. Objednatel, nebo jím pověřená osoba zajistí umístění štítků.

Štítek pro nevidomé, umístěný na Zastávkách níže uvedených kategorií obsahuje následující informace:

- **Zastávky kategorie AI:**

První řádek:

Název Zastávky (např.: podzámčí). U delších názvů je třeba užívat zkratky, a to přednostně na začátku názvu (např. fakultní nemocnice - fak. nemocnice)

Druhý řádek (popř. další třetí a čtvrtý řádek):

Směr provozu zastavujících linek se zaměřením na denní a noční provoz v těchto alternativách:

- a. jsou provozovány pouze denní linky d: (stručná směrová specifikace)
- b. jsou provozovány denní i noční linky ve shodném směru d + n: (stručná směrová specifikace)
- c. jsou provozovány pouze noční linky n: (stručná směrová specifikace)
- d. jedná-li se o Zastávku určenou pouze pro výstup, pak místo směrové specifikace bude uvedeno "výstupní", např. d + n: výstupní Příp. další řádek (max.: 4):
- e. denní a noční linky mají odlišnou směrovou specifikaci l: (stručná směrová specifikace)

- **Zastávky kategorie BI:**

- **Pro Zastávky linkových autobusů bude štítek obsahovat:**

- První řádek:

- Název Zastávky, U delších názvů je třeba obdobně užívat zkratky a to přednostně na začátku názvu.

- Druhý, případně další řádek:

- Nejstručnější směrová specifikace (např. do Prahy, z Prahy),
Výstupní (u Zastávek určených pouze pro výstup)

- **Pro odjezdová stání na autobusových nádražích bude štítek obsahovat:**

- První řádek:

- Název nádraží (u delších názvů je třeba obdobně užívat zkratky, a to přednostně na začátku názvu) a jsou-li Stanoviště zastávky číselně označena, pak se za názvem nádraží uvede bez jakékoliv další informace číslo Stanoviště zastávky (např. náchod 5).

- Druhý řádek:

- Druh zastavujících linek d, n, l a druh Zastávky z hlediska odbavování cestujících (nástup, výstup), buď: l: nástupní nebo l: výstupní (stručná směrová specifikace).

4.2. Hlavní zásady pro výrobu a umístování štítků

Rozměr textového pole informačního štítku bude max. 150 x 50 mm, rozměr vlastního štítku je odvislý od detailního technického provedení, šíře volného okraje od písma musí být alespoň 5 mm. Textové pole může obsahovat maximálně 4 řádky, do každého z řádků lze umístit nejvíce cca 20 znaků, proto je užívat u delších názvů vhodné zkratky. V textu na štítcích se užívají pouze malá písmena bez ohledu na pravidla českého pravopisu (tzn. i v názvech apod.)

Ve všech případech se použije běžná sazba slepeckého Braillova písma bez jakýchkoli stranových úprav. Výrobce slepecké sazby musí pro montáž štítku označit levý horní okraj každého štítku. Označení musí zůstat znatelné i po vystřížení jednotlivých štítků z fólie. Na rubovou stranu plechového štítku musí výrobce nalepit štítek papírový s klasickým písmem a identickým obsahem. Informace v Braillově (lícová strana) i klasickém (rubová strana) písmu budou čitelné (zleva doprava a shora dolů) při otáčení štítku podle svislé osy. Štítek se umísťuje zásadně na pravou boční stranu sloupku, eventuálně skříně na stranu odlehlou od nástupní hrany do Vozidla a to tak, že spodní okraj textového pole bude

minimálně 1 200 mm a maximálně 1 500 mm nad plochou nástupiště. Štítek se umísťuje pro čtení shora dolů.

Pokud je štítek plechový, bude mít začištěné hrany a jeho upevnění bude umožňovat výměnu při aktualizaci údajů. Štítek je možno umísťovat do speciálně vytvořeného rámečku, který však nesmí zhoršovat podmínky pro čtení. Minimální volný okraj mezi rámečkem a textem musí být alespoň 5 mm.

U dočasně rušených Zastávek je možno informační štítek "zaslepovat" samolepící fólií (přelepku) s textem např. "dočasně zrušeno". Tyto přelepky mohou být objednány u výrobce štítků, případně mohou být zhotoveny svépomocí na slepeckém psacím stroji. Přesný vzhled informačního štítku stanoví po projednání s příslušnou organizací pro osoby se zdravotním postižením Objednatel.

5. Standard řešení Uzavírek

Standard vymezuje způsob organizace veřejné dopravy mezi Objednatelem a Dopravcem při Uzavírce pozemních komunikací. Dále upravuje způsob informování cestujících o Uzavírce a Objíždce.

5.1. Organizace veřejné dopravy při Uzavírce pozemní komunikace

Dopravce je povinen informovat Objednatele o Uzavírkách do 2 pracovních dnů, co se o takové Uzavírce dozvěděl.

5.1.1. Uzavírka s významným dopadem na veřejnou dopravu

Uzavírka s významným dopadem na dopravu je Uzavírka pozemní komunikace, která si vyžádá dopravní opatření v podobě Výlukového jízdního řádu.

Uzavírka s významným dopadem na dopravu bude řešena Objednatelem a Uzavírkou dotčenými autobusovými a drážními Dopravci následovně:

- Objednatel vyhodnotí plánovaný dopad Uzavírky vzhledem k zajištění dopravní obsluhy území a minimalizaci nákladů potřebných k financování objízdné trasy a společně s Dopravci zpracuje návrh dopravního opatření (úprava linkového vedení, návrh Výlukového jízdního řádu, nasazení vozidla z Vozového parku nad rámec požadovaných Základních vozidel v rámci Uzavírky aj.).

V případě nasazení vozidla z Vozového parku nad rámec požadovaných Základních vozidel v rámci Uzavírky je Dopravce povinen u tohoto vozidla z Vozového parku splnit minimálně technické vybavení uvedené pro Provozní zálohu. Požadavek na nasazení vozidla z Vozového parku nad rámec Základních vozidel v rámci Uzavírky je Objednatel oprávněn Dopravci oznámit neprodleně v rámci přípravy omezení vlivem Uzavírky, včetně stanovení začátku a konce oběhu Vozidla v dané Oblasti.

5.1.2. Uzavírka se zanedbatelným dopadem na veřejnou dopravu

Uzavírka se zanedbatelným dopadem na veřejnou dopravu, tj. Uzavírka, která nemá vliv na změnu časových poloh v Jízdním řádu, je po dohodě s Objednatelem řešena Dopravcem následovně:

- Dopravce informuje Objednatele o navrhovaném způsobu řešení. Objednatel schvaluje navržené dopravní řešení a je oprávněn řešení neschválit v případě, že by

mělo zásadní dopad do obsluhy daného území, případně byla poškozena velká skupina cestujících veřejnosti.

5.2. Informování cestujících o Uzavírce a Objíždě

Dopravce je povinen informovat o způsobu organizace veřejné dopravy po dobu trvání Uzavírky a Objížděky cestujících formou sdělení Informace o uzavírce, které zveřejní ve všech dotčených Základních vozidlech a Zastávkách pomocí Informačního letáku, minimálně 1 týden před začátkem Uzavírky a maximálně po dobu trvání Uzavírky a Objížděky. Dopravce je povinen zveřejnit také Výlukový jízdní řád na Zastávkách v souladu s bodem 1.3.2. těchto standardů a umístěním na webové stránky Dopravce.

Pro jednoznačnost přenosu informace pro cestující o Uzavírce a Objížděce je Dopravce povinen na Informačním panelu Zastávky zveřejnit Výlukový jízdní řád vytištěný na žlutém podkladu.

V případě dočasného zrušení nebo přemístění Zastávky je Dopravce povinen neplatnost původního Označení zastávky provést dle článku 1. 4. TPS VD KHK a současně je na zrušené Zastávce povinen vyvěsit Informační leták s informací o jejím přemístění nebo o nejbližší obsluhované Zastávce.

6. Standard provádění kontrol a úhrady sankcí

Standard provádění kontrol a úhrady sankcí stanovuje postup Objednatel nebo jím pověřené osoby a Dopravce při podezření na porušení článku TPS VD KHK.

6.1. Přepavní a tarifní kontrola v autobusech

Dopravce má povinnost provádět Přepavní a tarifní kontrolu v autobusových Spojích, které sám zajišťuje. Prováděním Přepavní a tarifní kontroly může po dohodě s Objednatel Dopravce pověřit jinou fyzickou či právnickou osobu. Prováděná Přepavní a tarifní kontrola nesmí způsobit zpoždění kontrolovaného Spoje.

Přepavní a tarifní kontrola může být spojena s kontrolami dodržování TPS VD KHK a v některých případech i s provedením přepavního průzkumu.

Dopravce je povinen zajistit čtvrtletně v Oblasti provedení Přepavní a tarifní kontroly minimálně na 10 % Spojů na každé lince, minimálně však jednu kontrolu na každé lince v IDS IREDO KHK.

Minimálně 50 % ze všech provedených Přepavních a tarifních kontrol musí probíhat podle časového plánu, který vypracuje Dopravce a který zašle Objednateli společně s výkazem Vyúčtování měsíční odměny, minimálně 14 dní před termínem první kontroly uvedené v časovém plánu. Časový plán kontrol může být vypracován volnou formou, ale musí obsahovat datum plánované kontroly, číslo Autobusové linky a Spoje, na kterém bude kontrola provedena a jméno zaměstnance (případně společnosti, pokud je odlišná od Dopravce), který bude kontrolu provádět.

Z každé kontroly musí být pořízen záznam o výsledku kontroly, a to i v případě, že nedošlo ke zjištění závad. Dopravce zašle záznam o Přepavní a tarifní kontrole Objednateli společně se souhrnnou informací o výsledku kontroly vždy společně s výkazem Vyúčtování měsíční odměny.

Kromě povinné kontroly Dopravcem si Objednatel nebo jím pověřená osoba vyhrazuje právo provádět Přepavní a tarifní kontrolu. O výsledku Přepavní a tarifní kontroly bude proveden zápis, který bude doručen Dopravci.

Dopravce má povinnost archivovat záznam o provedené kontrole po dobu 2 let od jeho pořízení.

Objednatel nebo jím pověřená osoba se při Přepravní a tarifní kontrole prokazuje řidiči, revizorovi a cestujícím Služebním průkazem. Průkaz opravňuje pověřenou osobu k bezplatné přepravě na všech Spojích v IDS IREDO KHK, pro evidenci jízdy využije pověřená osoba Kartu revizora. Vzory Služebního průkazu a Karty revizora jsou uvedeny v **Příloze F**.

6.2. Kontrola dodržování standardů

Kontrola dodržování TPS VD KHK je prováděna následujícími způsoby:

- a) přímou kontrolou,
- b) nepřímou kontrolou – podnět od cestujícího,
- c) nepřímou kontrolou – analýza výstupů z provozu.

ad a)

Přímá kontrola je prováděna Kontrolorem TPS VD KHK, který se při kontrole prokazuje řidiči Služebním průkazem, který ho opravňuje k bezplatné přepravě na všech Spojích v IDS IREDO KHK, pro evidenci jízdy může využít Kartu revizora.

V případě zjištění porušení TPS VD KHK, Kontrolor TPS VD KHK může požádat řidiče o předložení denního záznamu o výkonu autobusu (DZVA) a zapsat porušení TPS VD KHK, následně pak vyhotoví protokol a upozorní Dopravce na porušení TPS VD KHK pomocí elektronické zprávy. Dopravce je povinen na upozornění Objednatele nebo jím pověřené osoby na podezření nedodržení příslušného článku TPS VD KHK reagovat a zaslat Objednateli nebo jím pověřené osobě výsledek prověření (případně Objednatelem nebo jím pověřené osobě požadované podklady) nejpozději 10 kalendářních dní od doručení elektronické zprávy ze strany Objednatele nebo jím pověřené osoby. V případě prokázání porušení článku TPS VD KHK, Objednatel nebo jím pověřená osoba vystaví Dopravci Protokol dle článku 6. 3. těchto standardů.

ad b)

V případě písemného nebo telefonického podnětu od cestujícího (skupiny cestujících) o porušení článku TPS VD KHK je Objednatel nebo jím pověřená osoba povinna upozornit Dopravce na podezření z porušení článku TPS VD KHK pomocí elektronické zprávy. Dopravce je povinen na upozornění Objednatele nebo jím pověřené osoby na podezření nedodržení příslušného článku TPS VD KHK reagovat a zaslat Objednateli nebo jím

pověřené osobě výsledek prověření (případně Objednatelem nebo jím pověřenou osobou požadované podklady) nejpozději 10 kalendářních dní od doručení elektronické zprávy ze strany Objednatele nebo jím pověřené osoby. Dopravce tuto skutečnost ověřuje zejména na základě výpovědi řidiče, údajů z tachografu, času prodané jízdenky, dispečerského systému aj. Na žádost Objednatele nebo jím pověřené osoby je Dopravce povinen zajistit také písemné vyjádření řidiče. V případě prokázání porušení článku TPS VD KHK, Objednatel nebo jím pověřená osoba vystaví Dopravci Protokol dle článku 6. 3. těchto standardů.

ad c)

Objednatel nebo jím pověřená osoba je oprávněna provádět nepřímou kontrolu dodržování TPS VD KHK analýzou výstupů z provozu. Mezi výstupy z provozu patří zejména data z Odbavovacích zařízení, informace z Centrálního dispečinku IREDO, DZVA aj. V případě, že Objednatel nebo jím pověřená osoba bude mít na základě analýzy výstupů z provozu podezření na porušení TPS VD KHK, upozorní Dopravce na podezření z porušení článku TPS VD KHK pomocí elektronické zprávy. Dopravce je povinen na upozornění Objednatele nebo jím pověřené osoby na podezření nedodržení příslušného článku TPS VD KHK reagovat, a zaslat Objednateli nebo jím pověřené osoby výsledek prověření (případně Objednatelem požadované podklady) nejpozději 10 kalendářních dní od doručení elektronické zprávy ze strany Objednatele nebo jím pověřené osoby. V případě prokázání porušení článku TPS VD KHK, Objednatel nebo jím pověřená osoba vystaví Dopravci Protokol dle článku 6. 3. těchto standardů.

6.3. Sankce za porušení standardu

Při prokázání porušení TPS VD KHK zašle Objednatel nebo jím pověřená osoba Dopravci Protokol, v kterém je uvedena sankce na základě Sazebníku smluvních postihů. Vzor protokolu je uveden v **Příloze G**. Sankci Dopravce vykáže v nejbližším výkazu Vyúčtování měsíční odměny.

7. Standard informování cestujících a ostatních náležitostí

Tento standard stanovuje požadavky na způsob informování cestujících o poskytování Veřejných služeb v přepravě cestujících, analýzu dopravního systému a definuje požadavky na provozní personál Dopravce.

7.1. Standard informování cestujících

7.1.1. Informační centrum Dopravce

V rámci IDS IREDO KHK je Dopravce nejpozději 14 dní před začátkem plnění Smlouvy povinen provozovat Informační centrum v místech (obcích), která jsou stanovena Objednatel v **Příloze I**. Dopravce zajistí provoz Informačního centra ve vhodných prostorách pro prezenční navštěvování cestujícími/zákazníky (tj. ideálně v přízemních prostorách). Objednatel doporučuje Informační centrum umístit v okruhu pěší docházky nejvýše 300 m od významné Zastávky, která je uvedena v **Příloze I**. V této souvislosti je Dopravce povinen vyvinout maximální úsilí k zajištění těchto prostor. Objednatel klade důraz na zajištění dobré dostupnosti a viditelného označení Informačního centra pro cestující. Umístění Informačního centra musí být odsouhlaseno Objednatel.

Minimální provozní doba Informačního centra Dopravce musí být stanovena, tak aby vyhovovala následujícím minimálním podmínkám:

- a) Průměrná otevírací doba za pracovní dny v týdnu je stanovena minimálně na 7,5 h;
- b) Informační centrum bude otevřeno všechny pracovní dny v týdnu;
- c) Minimálně 2x týdně bude otevřeno od 7:00;
- d) Minimálně 2x týdně bude otevřeno do 18:00;
- e) Otevírací doba může být přerušena přestávkami.

Objednatel je oprávněn schválit na základě žádosti Dopravce výjimku pouze v bodech c) a d) v případech, kdy je Informační centrum otevřeno i o víkendu nebo v případech s rovnoměrnou otevírací dobou po celý pracovní týden (např. od 7:00 do 15:00 apod.).

Na základě Komisionářské smlouvy na provozování KM IREDO, mezi společnostmi OREDO a Dopravcem bude umístěno v Informačním centru také KM IREDO.

Informační centrum Dopravce zajišťuje:

- Potvrzování průkazů pro prokázání nároku na zvláštní jízdné.

- Předprodej vícedenních jízdních dokladů IREDO.
- Přijímání stížností a připomínek k Jízdním řádům a vyřizování reklamací k provozu autobusových Spojů.
- Poskytování informací o Jízdních řádech (vyhledání spojení po ČR i Evropě).
- Poskytování informací o změnách v organizaci veřejné dopravy.
- Poskytování informací o Tarifu IREDO a SPP IREDO.
- Prodej sešitových Jízdních řádů (autobusových a vlakových).
- Prodej a tisk vybraných Jízdních řádů (např. schválené a zjednodušené Jízdní řády a Odjezdníky).
- Distribuci informačních a propagačních materiálů KHK (např. Informační leták, Propagační leták, propagační brožury aj.).
- Činnosti na základě Komisionářské smlouvy na provozování KM IREDO.

Informační centrum Dopravce je vybaveno (minimální požadavky):

- Osobním počítačem s připojením k internetu a možností tisku (Např. pro vyhledávání spojení pomocí vhodného programu, poskytování aktualit v dopravě, případně možnost pasivního přístupu do Centrálního dispečinku IREDO).
- Veřejným telefonním číslem (GSM nebo pevná linka). Toto číslo musí být také uvedeno na Jízdním řádu Dopravce.
- Předprodejním zařízením umožňujícím předprodej vícedenních jízdních dokladů IREDO.

7.1.2. Požadavky na Odjezdníky

Objednatel je oprávněn stanovit na vybraných Zastávkách I. a II. třídy, jejichž je Dopravce správcem, povinnost Dopravce je zpracovat, zveřejnit a následně aktualizovat Odjezdník. Aktualizaci Odjezdníku je Dopravce povinen zajistit vždy nejpozději k termínu účinnosti změn Jízdních řádů. Dopravce je povinen projednat s vlastníkem (Správcem) autobusového nádraží (Zastávky) zveřejnění tohoto Odjezdníku.

Objednatel je oprávněn při změně třídy Zastávky (z III. nebo IV. třídy na I. nebo II. třídu) požadovat po Dopravci zpracování, zveřejnění a následnou aktualizaci Odjezdníků na maximálně 10 Zastávkách, u kterých došlo ke změně třídy.

7.1.3. Požadavky na poskytování informací telefonicky a dálkovým způsobem

Dopravce je povinen zřídit webové stránky pro informování cestujících o všech skutečnostech souvisejících s provozováním dopravy podle Smlouvy.

Dopravce je povinen zřídit elektronickou adresu pro informování cestujících, která bude v pracovní dny fungovat s reakční dobou max. 24 hodin. Pro vyloučení pochybností se stanoví, že reakční doba platí pro dotazy ke spojení, tarifům a službám Dopravce, nikoliv pro vyřizování stížností, reklamací a jiných dotazů. V případě, že Dopravce obdrží stížnost od cestujícího je povinen odpovědět na stížnost v maximální lhůtě 10 pracovních dní. O způsobu vyřízení stížnosti je Dopravce povinen neprodleně informovat Objednatele.

7.2. Analýza dopravního systému

Objednatel pravidelně analyzuje využívání dopravního systému na území KHK, případně na území sousedního kraje a státu v případech, kdy je Dopravcem zajišťován Spoje dle Smlouvy. Za tímto účelem jsou uskutečňovány přepravní průzkumy. Dopravce je povinen zajistit součinnost při provádění průzkumu.

Dopravce je povinen pravidelně každý měsíc Objednateli v rámci výkazu Vyúčtování měsíční odměny ve stanoveném termínu poskytnout údaje o využití dopravního systému.

Jedná se o poskytnutí výstupů z Odbavovacích zařízení v elektronické podobě na všech Spojích zajišťující veřejnou dopravu v KHK, včetně údajů o jízdenkách zakoupených mimo Základní vozidlo (např. předprodej AMS aj.) a to v jednotném formátu. Přesná specifikace datového formátu zasílaných výstupů z Odbavovacích zařízení ze strany Dopravce je specifikována v Přístupové smlouvě.

Objednatel se zavazuje, že zasláná data, pokud se týkají komerčních Spojů Dopravce, nebudou bez souhlasu Dopravce poskytnuta třetí osobě.

Na základě žádosti Objednatele je Dopravce povinen provést individuální přepravní průzkum na Spoji v požadovaném dni a ve formátu uvedeném v Příloze M a tento výstup zaslat nejpozději do 2 pracovních dní. Objednatel je oprávněn požadovat individuální přepravní průzkum maximálně 10x během Dopravního roku.

7.3. Požadavky na provozní personál, kodex slušnosti

Provozním personálem Dopravce se rozumí osoby, které přicházejí do styku s cestujícími, tedy především:

- řidiči,
- pracovníci Informačních center
- dispečeri

Na provozní personál jsou kladeny následující požadavky:

- Je odborně připraven, tj. má znalosti Tarifu IREDO, SPP IREDO, odbavování cestujících, informací o BČK IREDO, informací o Jízdních řádech a informací o Návazných spojích, Přípojích a TPS VD KHK.
- Ovládá český jazyk a disponuje dle možnosti slovenským, případně polskými, anglickými nebo německými jazykovými znalostmi.
- Disponuje základními dopravně – geografickými znalostmi o Oblasti, v které zajišťuje provoz Spojů.
- Zvládá komunikační techniky pro řešení konfliktní situace.
- Je odborně proškolen na styk s osobami omezenou schopností pohybu a orientace (např. s nevidomým nebo handicapovaným cestujícím). Na základě žádosti Dopravce dodá Objednatel podklady pro toto proškolení.

7.3.1. Vybavení personálu

Vybavení provozního personálu musí zajistit, aby personál v plném rozsahu plnil provozní úkoly a zaručil maximální péči o cestující. Pro tento účel musí být provozní personál vybaven následujícím způsobem:

1. Řidič vozidla:

- Služebním číslem – doporučeným standardem je umístění služebního čísla na horní části oděvu řidiče.
- Podklady pro informování cestujících – informace o Jízdních řádech, o Návazných spojích a Přípojích, úplné znění SPP IREDO, úplné znění Tarifu IREDO.
- Mapu tarifních zón IREDO, ve které jsou vyznačeny místo cen velkým číslem třímístná čísla Tarifních zón. Tato pomůcka slouží k rychlejšímu odbavení – zadání přestupních relací pomocí třímístného čísla Tarifní zóny IREDO. Mapy tarifních zón IREDO pro řidiče dodává Dopravci v elektronické a papírové podobě Objednatel nebo jím pověřená osoba.
- Informací o přesném čase.
- Sadou hands-free, umožňující komunikaci i za jízdy, s trvalou možností spojení s dispečinkem Dopravce.

- Elektronickým mobilním zařízením umožňujícím propojení se sadou hands-free, které obsahuje následující pomůcky:
 - aktuální Jízdní řády,
 - aplikaci pro vyhledávání dopravního spojení (vlakové i autobusové),
 - aplikaci pro výpočet cen v IREDO pro náhradní způsob výdeje jízdenek v IDS IREDO,
 - aplikaci na sledování aktuální polohy Vozidel v IDS IREDO.

2. Pracovník Informačního centra

- Podklady pro informování cestujících – informace o Jízdních řádech, o Návazných spojích a Přípojích, úplné znění SPP IREDO, úplné znění Tarifu IREDO a informace o Tarifních zónách v písemné podobě a v aktuálním znění.
- Dokumenty dle předchozího bodu také v elektronické podobě nahrané v osobním počítači Informačního centra.
- Dopravními aplikacemi (např. aplikací pro výpočet cen v IREDO, aplikací na sledování aktuální polohy Vozidel v IDS IREDO apod.).
- Informací o přesném čase.

3. Dispečer

- Informace o jízdních řádech, o Návazných spojích a Přípojích.
- Seznam zaručených přípojů.
- Informací o přesném čase.
- Elektronickým mobilním zařízením, které obsahuje následující pomůcky:
 - Aktuální turnusy řidičů.
 - Aktuální Jízdní řády.
 - Aplikaci pro vyhledávání dopravního spojení (vlakové i autobusové).
 - Aplikaci na sledování aktuální polohy Vozidel v IDS IREDO.

Elektronické mobilní zařízení může obsahovat i další pomůcky pro informaci cestujících nebo pro navigaci řidiče na lince. Další aplikace pro mobilní zařízení stanovuje Objednatel po dohodě s Dopravcem.

7.3.2. Chování personálu k cestujícím

Provozní personál Dopravce se chová k cestujícím dle zásad slušného chování.

Řidič, případně jiný zaměstnanec Dopravce, je povinen informovat cestující o všech mimořádných situacích, které během přepravy nastanou. V takovém případě je řidič povinen, co nejdříve poskytnout cestujícím informaci o přibližné délce čekání, případně o způsobu řešení vzniklé situace.

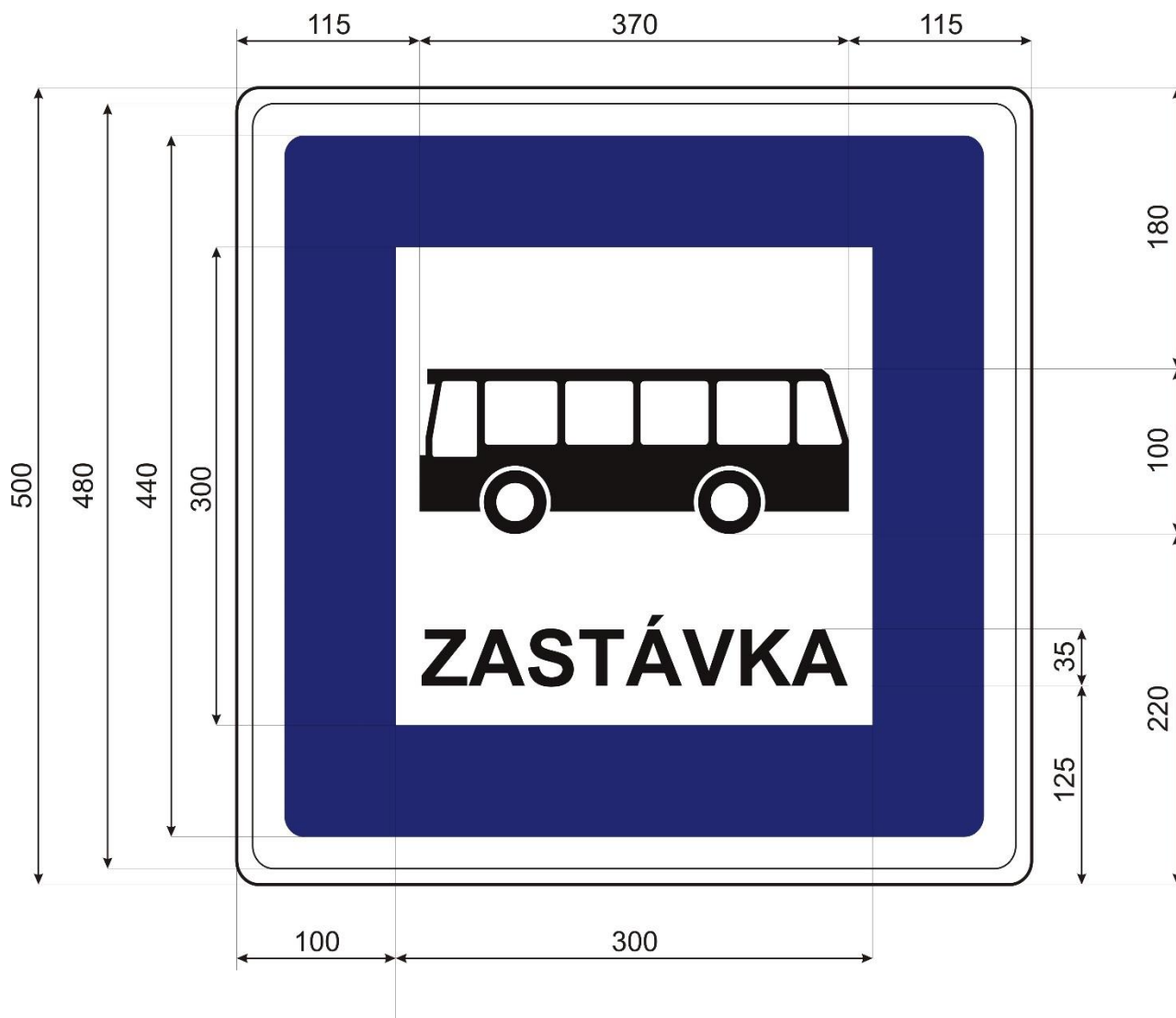
Při zastavování na Zastávkách je řidič povinen zastavit v místě Zastávky a najet Vozidlem, co nejtěsněji k hraně nástupiště, pokud je jím Zastávka vybavena a nebrání-li mu výška obrubníku a Nízkopodlažnost vozidla, případně střecha přístřešku.

Řidič nesmí během pobytu ve Vozidle kouřit, tj. ani pokud je Vozidlo v klidu. Kouření je řidiči zakázáno i v bezprostřední blízkosti Vozidla (např. mezi dveřmi, v prostoru Zastávky a pod).

Na požádání cestujících je personál Dopravce povinen asistovat s nástupem, výstupem a pohybem osob přepravujících dětský kočárek či osob s omezenou schopností pohybu a orientace ve Vozidle, zejména obsloužit cestující s invalidním vozíkem plošinou pro nástup, resp. výstup, pokud takovou asistenci umožňují místní poměry příslušné Zastávky. Personál Dopravce je dále povinen na požádání asistovat cestujícím přepravujícím na Spojích či linkách určených Objednatelem pro přepravu jízdních kol při nakládání a vykládání jízdních kol.

PŘÍLOHA A

Obrázek 8: Vzor značky Zastávky pro Zastávky kategorie A



písmo ARIAL BOLD - 140 B



CMYK 100, 90, 0, 10
RAL 5002



CMYK 40, 30, 30, 100
RAL 9005

Obrázek 9: Vzor značky Zastávky pro Zastávky kategorie B



písmo ARIAL BOLD - 160 B



CMYK 100, 90, 0, 10
RAL 5002



CMYK 40, 30, 30, 100
RAL 9005

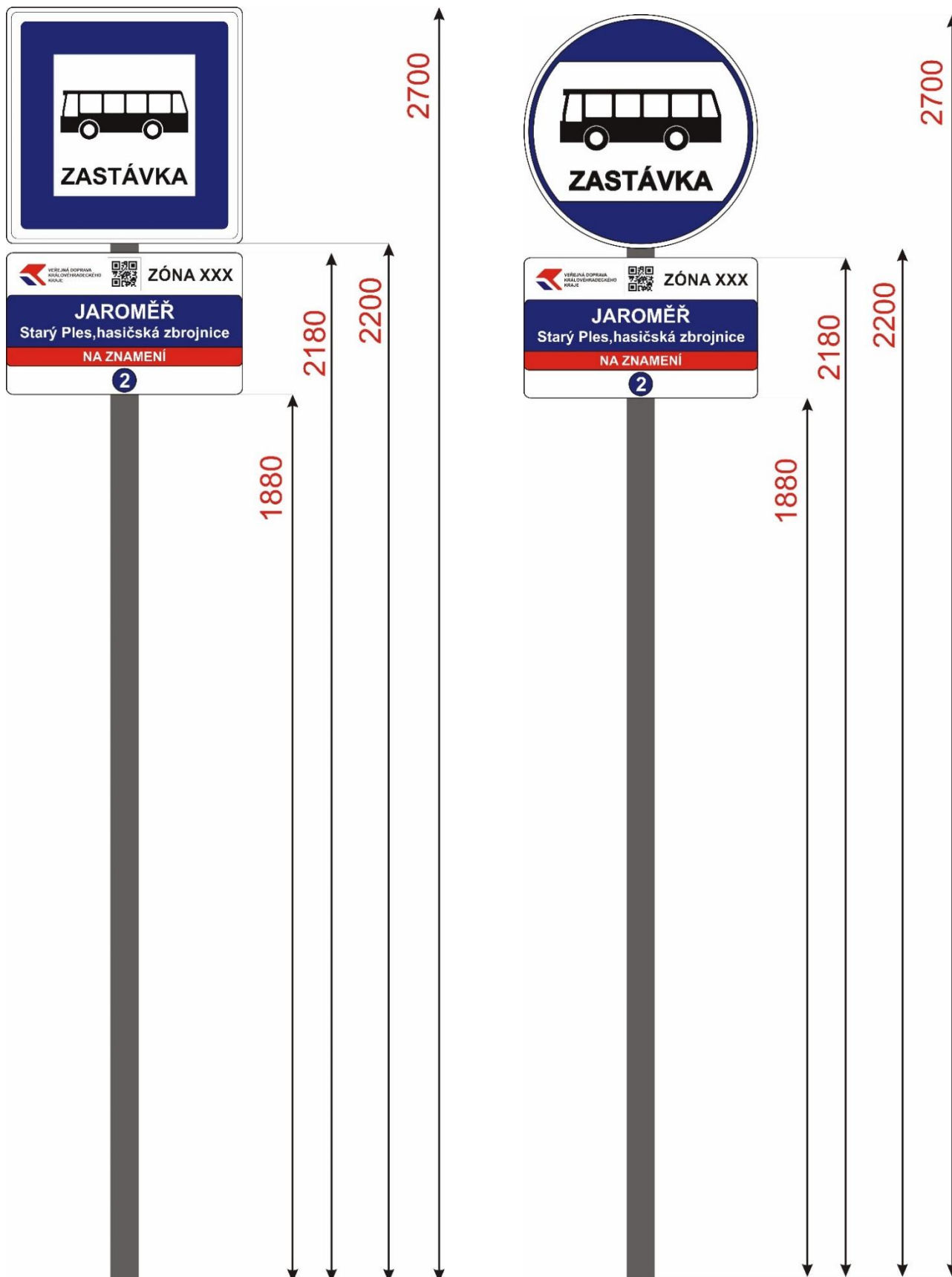
Obrázek 10: Vzor Dodatkové tabule



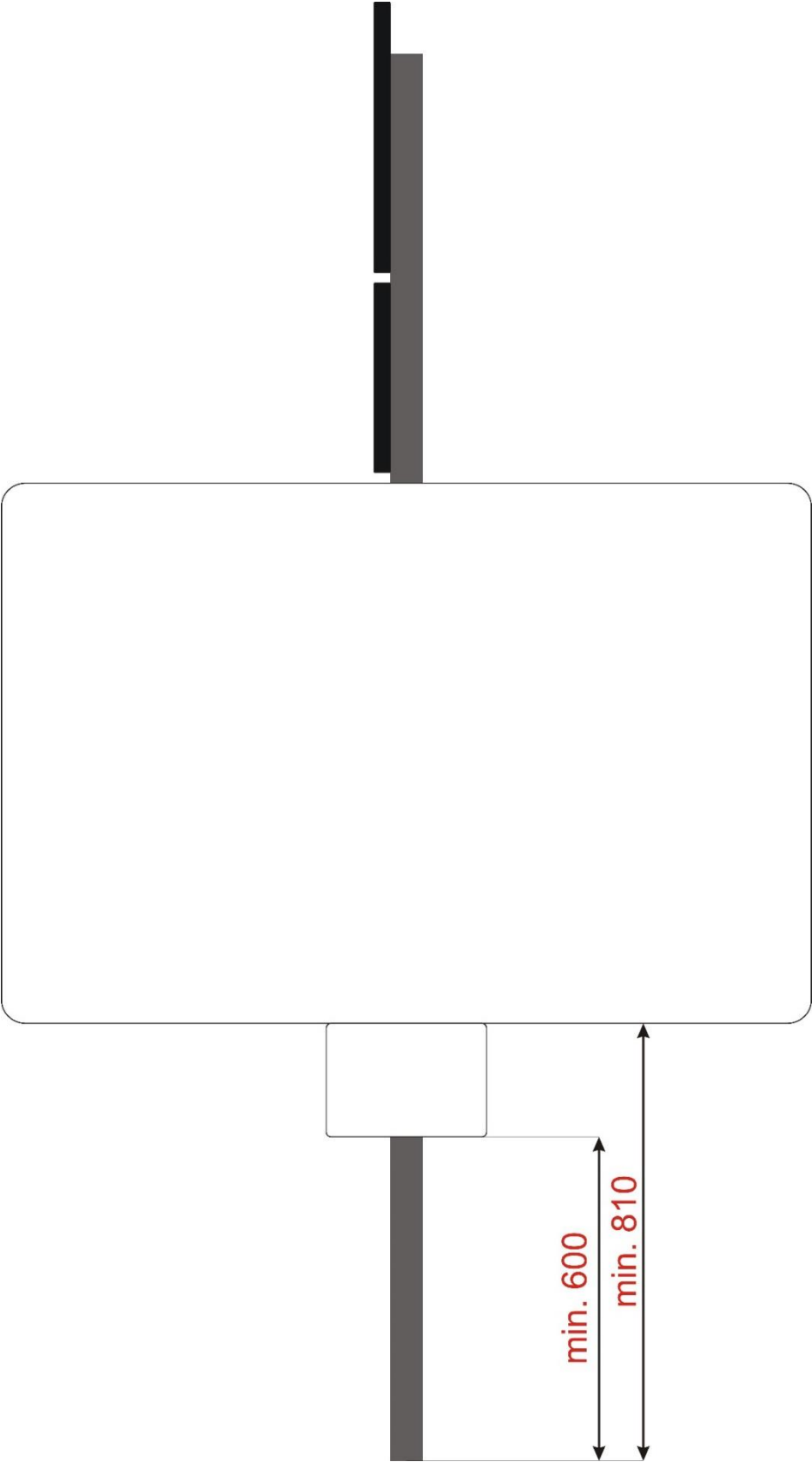
Obrázek 11: Vzor Dodatkové tabule Zastávky v režimu „NA ZNAMENÍ“



Obrázek 12: Doporučené umístění Dodatkové tabule v případě, že Zastávka je vybavena dopravní značkou



Obrázek 13: Umístění Informačního panelu a Mobilního informačního panelu (doporučené)



Manuál pro popis Dodatkové tabule

1. **Logotyp Veřejná doprava Královéhradeckého kraje** – velikost 180 x 30 mm, použít vzor dodaný Objednatelem, barvy modrá CMYK 100, 94, 0, 6 a červená CMYK 0, 100, 91, 0.
2. **QR kód** – velikost rámečku 70 x 70 mm, barva černá CMYK 40,30,30,100, použít vzor dodaný Objednatelem.
3. **Text „ZÓNA XXX“** – (XXX=číslo Tarifní zóny IREDO), velkým písmem, font Arial Bold, velikost 140 bodů, barva černá CMYK 0,0,0,100.
4. **Název Zastávky** (první řádek) – OBEC, velkým písmem, font Arial Bold, barva bílá, velikost dle počtu znaků (včetně mezer): 15 a méně znaků velikost 120 bodů, 16-20 znaků velikost 105 bodů, 21 a více znaků velikost 90 bodů.
5. **Název Zastávky** (druhý řádek) – Část obce (místní část), lokalita, font Arial Bold, barva bílá, velikost 90 bodů.
6. **NA ZNAMENÍ** – velkým písmem, font Arial Bold, barva bílá, velikost 80 bodů
7. **Barva modrého pole** – stejný odstín jako pro tisk značky, CMYK 100, 90, 0, 1.
8. **Barva červeného pole** – stejný odstín jako pro tisk logotypu Veřejná doprava Královéhradeckého kraje CMYK 0, 100, 91, 0.

Výše uvedené informace Dodatkové tabule jsou vyhotoveny a na podkladovou plochu nanесeny ve formě samolepící fólie buď vcelku, nebo po jednotlivých pásech. Samolepící fólie musí splňovat požadavky na venkovní výlep s trvanlivostí minimálně 3 roky. V případě změny/opravy může být přelepena celá fólie nebo jen její část.

Vzory Dodatkových tabulí pro všechny stanoviště zastávek budou Dopravci dodány v elektronické podobě Objednatelem.

Manuál pro umístění a rozměry Informačního panelu

Informační panel musí být umístěn dolní hranou nejméně 810 mm od země, aby byla zajištěna čitelnost jeho obsahu. Rozměr Informačního panelu je v kompetenci Dopravce. Velikost plochy musí umožňovat výlep všech materiálů dle článku 1.4.2. těchto standardů.

Manuál pro umístění Mobilního informačního panelu

Mobilní informační panel musí být umístěn dolní hranou nejméně 600 mm od země, aby byla zajištěna čitelnost jeho obsahu.

PŘÍLOHA B

1) Symboly na vnější straně Vozidla

Uvedené symboly budou dodány Objednatelem v elektronické podobě.

a) Dveře určené pro nástup s kočárkem

Obrázek 14: Piktogram pro nástup s kočárkem



Materiál: samolepkový venkovní s lesklým laminem

Rozměry: průměr krajního bílého kruhu 13 cm, průměr vnitřního modrého kruhu 12,5 cm

Barevnost: CMYK 4/0, modrá barva C,M,Y,K 100, 94, 0, 6, bílá barva C, M, Y, K 0, 0, 0, 0

Ostatní požadavky: samolepící potištěná strana

b) Dveře určené pro nástup osob na vozíčku a osob s omezenou schopností pohybu (u Nízkopodlažních vozidel)

Obrázek 15: Piktogramy pro nástup osob na vozíčku a osob s omezenou schopností pohybu



Materiál: samolepkový venkovní s lesklým laminem

Rozměry: průměr krajního bílého kruhu 13 cm, průměr vnitřního modrého kruhu 12,5 cm

Barevnost: CMYK 4/0, modrá barva C,M,Y,K 100, 94, 0, 6, bílá barva C, M, Y, K 0, 0, 0, 0

Ostatní požadavky: samolepící potištěná strana

c) Označení Nízkopodlažního vozidla v čele

Obrázek 16: Piktogram pro označení Nízkopodlažního vozidla



Materiál: samolepkový venkovní s lesklým laminem

Rozměry: průměr krajního bílého kruhu 13 cm, průměr vnitřního modrého kruhu 12,5 cm

Barevnost: CMYK 4/0, modrá barva C,M,Y,K 100, 94, 0, 6, bílá barva C, M, Y, K 0, 0, 0, 0

Ostatní požadavky: samolepící nepotištěná strana

d) Základní vozidlo vybavené bezplatným internetovým připojením

Obrázek 17: Piktogram pro bezplatné internetové připojení



Materiál: samolepkový venkovní s lesklým laminem

Rozměry: 14 cm na šířku a 16,5 cm na výšku

Barevnost: CMYK 4/0, bílá barva C, M, Y, K 0, 0, 0, 0, černá barva C, M, Y, K 0, 0, 0, 100

Ostatní požadavky: oblé rohy, samolepící potištěná strana

2) Symboly uvnitř Vozidla

Uvedené symboly budou dodány Objednatelem v elektronické podobě.

a) Sedadlo určené osobám s omezenou schopností pohybu

Obrázek 18: Piktogram pro sedadlo určené osobám s omezenou schopností pohybu



Materiál: lesklý samolepkový

Rozměry: průměr krajního bílého kruhu 13 cm, průměr vnitřního modrého kruhu 12,5 cm

Barevnost: CMYK 4/0, modrá barva C,M,Y,K 100, 94, 0, 6, bílá barva C, M, Y, K 0, 0, 0, 0

Ostatní požadavky: samolepící nepotištěná strana

c) Sedadlo pro zrakově handicapované

Obrázek 19: Piktogram pro sedadlo určené zrakově handicapovaným



Materiál: lesklý samolepkový

Rozměry: průměr krajního bílého kruhu 13 cm, průměr vnitřního modrého kruhu 12,5 cm

Barevnost: CMYK 4/0, modrá barva C,M,Y,K 100, 94, 0, 6, bílá barva C, M, Y, K 0, 0, 0, 0

Ostatní požadavky: samolepící nepotíštěná strana

d) Plocha pro kočárek a invalidní vozík

Obrázek 20: Piktogramy pro označení plochy pro kočárek a invalidní vozík



Materiál: lesklý samolepkový

Rozměry: průměr krajního bílého kruhu 13 cm, průměr vnitřního modrého kruhu 12,5 cm

Barevnost: CMYK 4/0, modrá barva C,M,Y,K 100, 94, 0, 6, bílá barva C, M, Y, K 0, 0, 0, 0

Ostatní požadavky: samolepící nepotíštěná strana

h) Hasicí přístroj

Obrázek 21: Piktogram pro označení hasicího přístroje



Materiál: lesklý samolepkový

Rozměry: průměr krajního bílého kruhu 8 cm, průměr vnitřního modrého kruhu 7,5 cm

Barevnost: CMYK 4/0, modrá barva C,M,Y,K 100, 94, 0, 6, bílá barva C, M, Y, K 0, 0, 0, 0

Ostatní požadavky: samolepící nepotištěná strana

i) Základní vozidlo vybavené bezplatným internetovým připojením

Obrázek 22: Piktogram pro bezplatné internetové připojení



Materiál: lesklý samolepkový

Rozměry: 14 cm na šířku a 16,5 cm na výšku

Barevnost: CMYK 4/0, bílá barva C, M, Y, K 0, 0, 0, 0, černá barva C, M, Y, K 0, 0, 0, 100

Ostatní požadavky: oblé rohy, samolepící nepotištěná strana, ve vozidle umístěny 2 kusy

PŘÍLOHA C

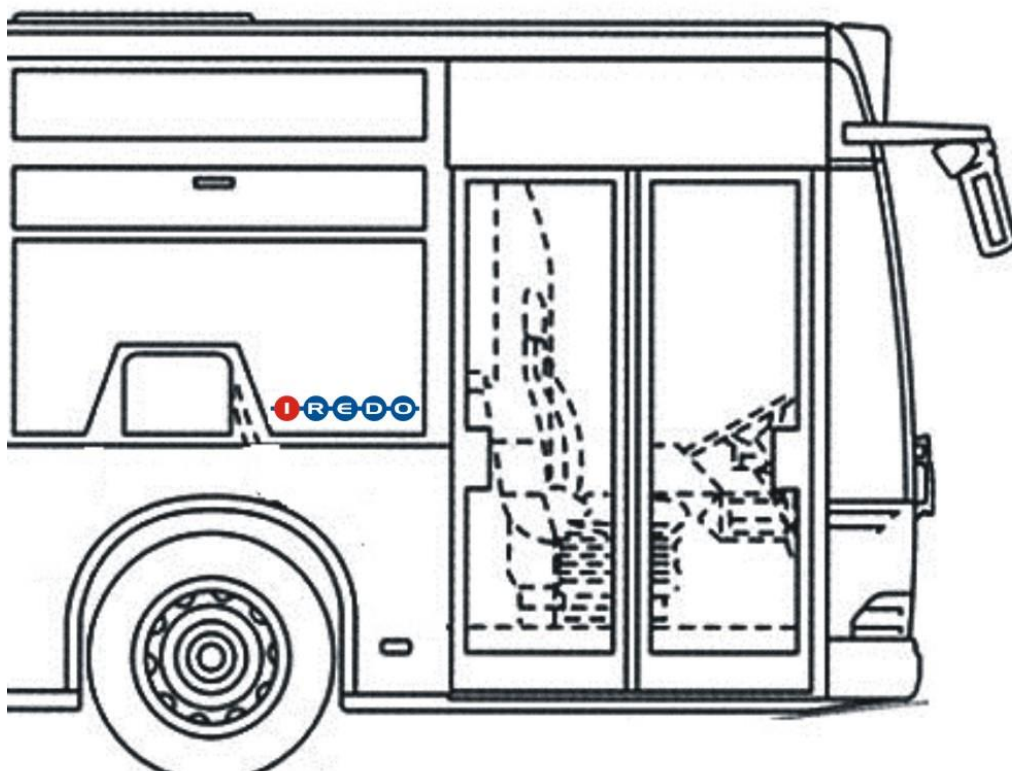
Obrázek 23: Vzor samolepky IREDO



Manuál pro popis samolepky IREDO

Samolepka IDS IREDO – doporučená velikost 200 x 33 mm, barvy modrá CMYK 100,60,0,0 a červená CMYK 0,100,100,0, materiál lesklý samolepící, samolepící potištěná strana. Přesný vzhled bude v elektronické podobě dodán Objednatelem.

Obrázek 24: Doporučené umístění samolepky IREDO



Obrázek 25: Vzor logotypu Veřejná doprava Královéhradeckého kraje



Vzor doplňkového textu

Propojíme Vaše cesty

Manuál pro popis logotypu Veřejná doprava Královéhradeckého kraje

- 1) Logotyp bude zpracováno v souladu s Grafickým manuálem logotypu Veřejná doprava Královéhradeckého kraje, který bude zveřejněn na webových stránkách Krajského úřadu Královéhradeckého kraje.
- 2) Pro doplňkový text ve znění: „**Propojíme Vaše cesty**“ bude použito písmo v souladu s Grafickým manuálem logotypu Veřejná doprava Královéhradeckého kraje.
- 3) Barevnost logotypu a doplňkového textu – modrá barva CMYK 100, 94, 0, 6, červená barva CMYK 0, 100, 91, 0 a černá barva CMYK 0, 0, 0, 100.
- 4) Přesný vzhled bude v elektronické podobě dodán Objednatelem.

Manuál pro umístění a rozměry loga Dopravce a logotypu Veřejná doprava Královéhradeckého kraje (přední maska)

- 1) Logotyp Veřejná doprava Královéhradeckého kraje na přední masce Vozidla bude zpracováno v souladu s Grafickým manuálem Veřejné dopravy Královéhradeckého kraje.
- 2) Logo Dopravce je umístěno na přední masce Vozidla a na přední části boku Vozidla z obou stran.
- 3) Rozměr logotypu Veřejná doprava Královéhradeckého kraje a loga Dopravce na přední masce Základního vozidla musí být maximálně 600 x 300 mm (šířka x

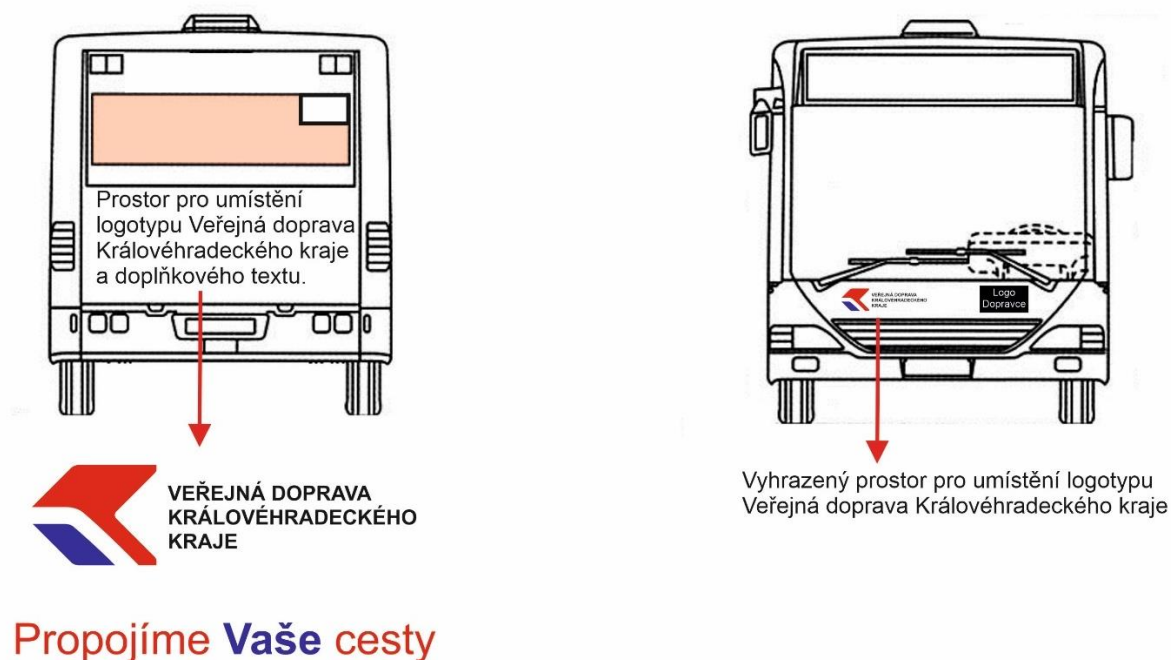
výška). Logotyp Veřejná doprava Královéhradeckého kraje a logo Dopravce musí být stejně vysoké.

- 4) Rozměry loga Dopravce v přední části boku Vozidla musí být maximálně 800 x 400 mm (šířka x výška).
- 5) Logotyp Veřejná doprava Královéhradeckého kraje bude Objednatelům dodán v elektronické podobě.

Manuál pro umístění a rozměry logotypu Veřejná doprava Královéhradeckého kraje a doplňkového textu „Propojíme Vaše cesty“ na zadním okně Vozidla:

- 1) Rozměr logotypu Veřejná doprava Královéhradeckého kraje a doplňkového textu „Propojíme Vaše cesty“ bude přizpůsoben prostorové možnosti zadního okna daného typu Vozidla.
- 2) Dopravce zajistí vizuální návrh polepu zadního okna a předá Objednateli ke schválení.
- 3) Logotyp Veřejná doprava Královéhradeckého kraje a doplňkového textu „Propojíme Vaše cesty“ bude Objednatelům dodán v elektronické podobě.

Obrázek 26: Doporučené umístění logotypu Veřejná doprava Královéhradeckého kraje a loga Dopravce.



Evidence neodjetých spojů

Oblast

87

Evidence zpožděných spojů

Oblast:

Dne:

88

PŘÍLOHA F

Obrázek 27: Vzor Služebního průkazu TPS VD KHK

Přední strana

fotografii
nalepit
ZDE

SLUŽEBNÍ PRŮKAZ
KONTROLOR PROVOZNÍCH STANDARDŮ

KRÁLOVÉHRADECKÝ
KRAJ

ČÍSLO PRŮKAZU : 0002

Zadní strana

KRÁLOVÉHRADECKÝ
KRAJ

Oprávněný držitel tohoto
služebního průkazu je pověřenou
osobou Královéhradeckého kraje
a je oprávněn provádět kontrolu
technických a provozních
standardů veřejné dopravy
Králové hradeckého kraje.

Datum vydání:

Platí do:

Razítko a podpis:

ČÍSLO PRŮKAZU : 0002

Obrázek 28: Vzor Karty revizora TPS VD KHK

IREDO

REVIZOR

Jméno:
KRÁLOVEHRADECKÝ

Příjmení:
KRAJ

Datum narození:
01.01.1901

Číslo karty: 920312140100435433

PŘÍLOHA G

brázek 29: Vzor tiskopisu o porušení TPS VD KHK



Královéhradecký kraj
Krajský úřad Královéhradeckého kraje

Vážený pan
Jméno Příjmení
funkce
Instituce, firma
Ulice č. p.
PSČ Obec

**Protokol o provedení kontroly Technických a provozních standardů veřejné dopravy
Královéhradeckého kraje vyplývajících z uzavřené Smlouvy o veřejných službách v přepravě
cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje**

Na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje (dále jen "Smlouva") uzavřené mezi dopravcem a Královéhradeckým krajem ze dne je dopravce je povinen dodržovat Technické a provozní standardy veřejné dopravy Královéhradeckého kraje (TPS VD KHK). Podpisem Smlouvy dopravce stvrzuje, že se standardy seznámil, bude je plně akceptovat a je si vědom možnosti uplatnění sankcí za neplnění těchto standardů.

Založeno pod číslem:
Datum porušení TPS VD KHK:
Zasláno elektronicky dne:
Porušení článku:

Podrobný popis porušení TPS VD KHK:
.....
.....

Navržená sankce: Kč

Doprovce:
Vyjádření dopravce: ...datovou schránkou / elektronicky / písmeně, dne viz Příloha č. X
Počet příloh:

..... dne
podpis oprávněné úřední osoby

Uznání závazku vůči Královéhradeckému kraji:

Doprovce se seznámil s obsahem shora uvedeného záznamu o porušení Technických a provozních standardů veřejné dopravy Královéhradeckého kraje, který se zavázal dodržovat a zavazuje se sankci ve výši Kč za porušení těchto standardů uhradit. Částka bude odečtena jako splatná pohledávka od měsíční odměny (poskytované Královéhradeckým krajem na základě smlouvy) následující po měsíci, ve kterém došlo ze strany dopravce k uznání porušení Technických a provozních standardů veřejné dopravy Královéhradeckého kraje .

.....dne.....
Za dopravce: Jméno a podpis

PŘÍLOHA H

Tabulka 12: Alokace a počet Provozní zálohy

Oblast	Místo zálohy	Počet Provozní zálohy	
		V Pracovní den	O Víkendu a ve svátek
Broumovsko	Broumov	2	1
Náchodsko	Náchod	1	1
	Úpice	1	1
Novoměstsko	Nové Město n.Met.	1	0
	Jaroměř	1	0
	Dobruška	1	1
Rychnovsko	Rychnov n.Kněž.	2	1
Trutnovsko	Trutnov	1	1
	Vrchlabí	1	1
Královédvorsk	Dvůr Králové n.L.	1	1
	Nová Paka	1	0
Hradecko	Hradec Králové	1	1
	Nový Bydžov	1	0
Jičínsko	Jičín	1	1
	Hořice	1	0
	Celkem	17	10

Pozn.: Pracovní den = Pracovní den 4:00–23:00, Víkend a svátek = víkend a svátek 5:00–23:00.

Pozn.: Výše uvedené časy jsou pouze informativní. Provozní záloha drží zálohu od výjezdu prvního Spoje v Oblasti do dojezdu posledního Spoje v Oblasti.

PŘÍLOHA I

Informační centra Dopravce

Tabulka 13: Informační centra v KHK:

Oblast	Počet Informačních center	Město (významná Zastávka)
Broumovsko	1	Broumov (Broumov,,aut.st.)
Náchodsko	1	Náchod (Náchod,,aut.st.)
Novoměstsko	2	Jaroměř (Jaroměř,,Husova) Dobruška (Dobruška,,Laichterova)
Rychnovsko	1	Rychnov nad Kněžnou (Rychnov nad Kněžnou,,žel.st.)
Trutnovsko	2	Trutnov (Trutnov,,aut.st.) Vrchlabí (Vrchlabí,,aut.st.)
Královédvorsk	2	Dvůr Králové n.L. (Dvůr Králové nad Labem,,aut.st.) Nová Paka (Nová Paka,,aut.st.)
Hradecko	2	Hradec Králové (Hradec Králové,,Terminál HD) Nový Bydžov (Nový Bydžov,,Terminál HD)
Jičínsko	2	Jičín (Jičín,,aut.st.) Hořice (Hořice,,aut.st.)
Celkem	13	

PŘÍLOHA J

Tabulka 14: výkaz Evidence vozidel za předchozí kalendářní měsíc

dopravce:

období: měsíc rok

oblast:

1	2	3	4	5a	5b	6	7	8	9	10	11	12	13	14
SPZ (RZ)	Značka (tovární)	Typ (specifikace)	Kategorie	Rok první registrace	Měsíc první registrace	Stáří Vozidla v letech	Kapacita sezení	Kapacita stání	Kapacita celkem	Nízkopodlažní Vozidlo	Vnitřní elektronický vizuální informační systém	Akustický informační systém	Vybaveno klimatizací	Vybaveno USB porty

Vysvětlení jednotlivých sloupců

1	Registrační značka Vozidla (dříve státní poznávací značka)
2	Tovární značka Vozidla (např. SOR, KAROSA, IVECO, MERCEDES, IRISBUS, aj.)
3	Typ Vozidla (např. Crossway; Axer; First; CN 8,5; CN 9,5; Citaro LE; Intouro aj.)
4	Kategorie Vozidla („A+“, „A“, „B+“, „B“, C, Provozní záloha)
5	Měsíc a rok první registrace, rok uveden v sloupci 5a), měsíc uveden ve sloupci 5b)
6	Výpočet stáří Vozidla k aktuálnímu datu
7	Kapacita sezení - počet míst k sezení
8	Kapacita ke stání - počet míst k stání
9	Součet sloupců 6 a 7
10	Nízkopodlažní Vozidlo (ANO / NE)
11	Je Vozidlo vybaveno vnitřním elektronickým vizuálním informačním systémem (ANO / NE)
12	Je Vozidlo vybaveno akustickým informačním systémem (ANO / NE)
13	Je vozidlo vybaveno klimatizací (ANO / NE)
14	Je vozidlo vybaveno USB porty (ANO / NE)

ke Smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících
ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje

Tabulka 15: Vzor výkazu Měsíční evidence nefunkčních odbavovacích zařízení

dopravce:	
období:	
oblast:	

[illegible]

PŘÍLOHA L

Tabulka 16: Vzor certifikačního listu sloužícímu k posouzení Vozového ze strany Objednatele

Certifikační list vozidla o souladu s požadavky TPS VD KHK			
Dopravce:			
Typ vozidla:			
Registrační značka:			
Datum první registrace:		Stáří v den kontroly:	
Kategorie vozidla dle TPS VD KHK:			
	splňuje	nesplňuje	důvod nesplnění
Standard Vozidel IDS IREDO KHK			
Maximální stáří Vozidla (2.1.1.)			
Bezpečnost a výkon Vozidla (2.1.2.)			
Nízkopodlažnost (2.1.4)			
Kategorie vozidla - minimální počty (2.1.5.)			
Klimatická a světelná pohoda - okna + osvětlení (2.1.6.)			
Systém pro chlazení prostoru pro cestující - Klimatizace (2.1.6.)			
Zařízení pro měření vnější teploty a teploty ve vozidle (2.1.6.)			
Zádlonky nebo tónovaná okna (2.1.6.)			
Dveře vozidla (2.1.7.)			
Uspořádání ve vozidle - sedadla a opěrky (2.1.8.)			
Vybavení Vozidel			
Odbavovací zařízení (2.2.1.)			
Sledování polohy Vozidla (2.2.2.)			
Úložný prostor pro příruční zavazadla (2.2.3.)			
Signalizační zařízení (2.2.4.)			
Informační vitríny a schránky na letáky (2.2.5.)			
Internetové připojení (2.2.6.)			
Vybavení pro přepravu kol (2.2.7.)			
Vybavení USB porty (2.2.8.)			
Označení Vozidel			
Identifikační prvky - samolepka IREDO, logotyp (2.3.1.)			
Přední směrový elektronický informační panel - vnější (2.3.2.)			
Boční směrový elektronický informační panel - vnější (2.3.3.)			
Zadní elektronický informační panel - vnější (2.3.4.)			
Označení symboly a piktogramy - vně Vozidla (2.3.5.)			
Označení symboly a piktogramy - uvnitř Vozidla (2.3.5.)			
Informační systém pro cestující			
Vnitřní elektronický vizuální informační systém (2.4.1.)			
Elektronický akustický informační systém (2.4.2.)			
Místo pro další záznamy:			
Datum provedení certifikace			
Certifikaci provedl:			

PŘÍLOHA M

Tabulka 17: Vzor výstupu z přepravního průzkumu

Linka číslo XXX XXX (IREDO XXX) Název linky dle licence

Platí od XX. XX. 20XX do XX. XX. 20XX

Tč			Spoj 1 X	1.3.2018			2.3.2018			5.3.2018		
				čtvrtek			pátek			pondělí		
				nástup	výstup	obsazenost	nástup	výstup	obsazenost	nástup	výstup	obsazenost
1	Název zastávky	odjezd	6:57	1	0	1	4	0	4	4	0	4
2	Název zastávky		6:59	3	0	4	0	3	1	3	2	5
3	Název zastávky		7:01				2	0	3			
4	Název zastávky		7:03							4	0	9
5	Název zastávky		7:05									
6	Název zastávky		7:07	2	0	6						
7	Název zastávky		<									
8	Název zastávky		7:09				1	0	4	4	0	13
9	Název zastávky		7:12				0	1	3	0	2	11
10	Název zastávky		7:14									
11	Název zastávky		7:15									
12	Název zastávky		7:17	1	0	7	1	0	4			
13	Název zastávky		7:22	0	4	3	0	3	1	2	3	10
14	Název zastávky		7:24							0	1	9
15	Název zastávky		7:25							1	0	10
16	Název zastávky		7:27							0	3	7
17	Název zastávky		|									
18	Název zastávky		|									
19	Název zastávky		|									
20	Název zastávky		|									
21	Název zastávky		|									
22	Název zastávky	příjezd	7:40	0	3	0	0	1	0	0	7	0

SMLOUVA

o přepravní kontrole

1. BusLine KHK s.r.o.

se sídlem Na Rovinkách 211, Podmoklice, 513 01
Semily
zapsaná v obchodním rejstříku vedeném u Krajského
soudu v Hradci Králové, oddíl C, vložka 40257
IČO: 05666449 DIČ: CZ699005114
bankovní spojení: č. ú. [REDACTED]
zastoupená: Jakubem Vyskočilem, jednatelem
(dále jen „dopravce“)

2. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

se sídlem Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9
zapsána v obchodním rejstříku vedeném u Městského
soudu v Praze, oddíl B, vložka 847
IČO: 00005886 DIČ: CZ00005886
bankovní spojení: č. ú. [REDACTED]
zastoupená: Ing. Petrem Witowskim, předsedou
představenstva a Ing. Ladislavem Urbánkem,
místopředsedou představenstva
(dále jen „DP a.s.“)

Výše uvedené smluvní strany se dohodly takto:

1. Tato smlouva se uzavírá na základě Tarifní smlouvy pro rok 2021 uzavřené mezi Regionálním organizátorem pražské integrované dopravy, příspěvková organizace, Integrovanou dopravou Středočeského kraje, příspěvkovou organizací a všemi dopravci zapojenými do systému Pražské integrované dopravy (dále jen „**Tarifní smlouva**“), za účelem zabezpečení jednotné přepravní kontroly ve veřejné linkové dopravě provozované v systému Pražské integrované dopravy (dále jen „**PID**“).
2. Dopravce tímto v souladu s Tarifní smlouvou pověřuje DP a.s. k provádění přepravní kontroly na dopravcem provozovaných linkách PID v plném rozsahu práv dopravce vůči cestujícímu, plynoucích z příslušných právních předpisů, smluvních přepravních podmínek PID a Tarifu PID. DP a.s. tímto předmětné pověření přijímá.
3. DP a.s. bude provádět přepravní kontrolu podle této smlouvy, jakož i případné navazující úkony, svým jménem a na svůj účet. Smluvní strany sjednávají, že jakákoliv pohledávka vůči kontrolovanému cestujícímu vzniklá nebo zjištěná v souvislosti s přepravní kontrolou prováděnou podle této smlouvy (zejména pohledávka z titulu nezaplaceného jízdného a z titulu přírážky k jízdnému) je pohledávkou DP a.s.
4. Dopravce je povinen poskytovat DP a.s. potřebnou součinnost.
5. Příjmy z jízdného a přírážek k jízdnému realizované podle této smlouvy jsou součástí tržeb systému PID a budou vypořádány podle pravidel stanovených v Tarifní smlouvě.
6. Za účelem ochrany výnosů systému PID je DP a.s. povinen pohledávky vůči cestujícím specifikované v bodě 3 vhodným způsobem vymáhat, a to včetně uplatnění takové pohledávky u soudu a následně ve vykonávacím/exekučním řízení; v případě zjevně nedobytných pohledávek je možno od dalšího vymáhání upustit.
7. Za výkon přepravní kontroly dle této smlouvy náleží DP a.s. odměna dle Tarifní smlouvy. Tato odměna je konečná, nepřekročitelná a zahrnuje též veškeré náklady DP a.s. související s realizací této smlouvy. Výše, splatnost a další podrobnosti ohledně odměny jsou stanoveny v Tarifní smlouvě.
8. Tato smlouva se uzavírá na dobu neurčitou s výpovědní dobou v délce 6 měsíců. Smlouva rovněž zaniká dnem, kdy pozbude platnosti koncesní listina dopravce nebo kdy zaniknou všechny smlouvy dopravce s příslušným objednatelům týkající se provozování linek PID; další možnosti ukončení této smlouvy podle příslušných právních předpisů nejsou tímto dotčeny.
9. Nedohodnou-li se smluvní strany jinak, zůstává tato smlouva v platnosti i v případě, že bez zbytečného odkladu po zániku Tarifní smlouvy nabude účinnosti nová tarifní smlouva nebo jiné smluvní ujednání srovnatelného významu (dále jen „**nová tarifní smlouva**“). V takovém případě se jednotlivé odkazy na Tarifní smlouvu, které jsou obsaženy v bodech 1 až 8, budou považovat za odkazy na odpovídající ujednání nové tarifní smlouvy. Postup podle tohoto bodu je možný i opakovaně.
10. Tato smlouva se vyhotovuje ve čtyřech vyhotoveních s platností originálu, kdy dopravce a Regionální organizátor pražské integrované dopravy, příspěvková organizace, obdrží po jednom a DP a.s. obdrží dva.

V Semilech dne

za BusLine KHK s.r.o.

V Praze dne

za DP a.s.

.....
jednatel

.....
předseda představenstva

.....
místopředseda představenstva

S M L O U V A

o poskytování služeb k zajištění jednotného plnění závazku veřejné služby
dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, kterou uzavřely

evidenční číslo IDSK: S-455/05792291/2021

Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace

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

Spisová značka: Pr 1564 vedená u Městského soudu v Praze

IČO: 05792291 DIČ: CZ05792291

Bankovní spojení:

Provozní účet:

zastoupená JUDr. Zdeňkem Šponarem, ředitelem

(dále jen „IDSK“)

na straně jedné

a

BusLine KHK s.r.o.

se sídlem Na Rovinkách 211, Podmoklice, 513 01 Semily

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném u Krajského soudu v Hradci Králové, oddíl C, vložka 40257

IČO: 05666449

číslo účtu:

DIČ: CZ699005114

konstantní symbol:

variabilní symbol:

specifický symbol:

zastoupená Jakubem Vyskočilem, jednatelem

(dále jen „Dopravce“)

na straně druhé

I.

Předmět smlouvy

1. Předmětem smlouvy jsou systémové služby, které poskytuje IDSK ve spolupráci s Regionálním organizátorem pražské integrované dopravy, příspěvková organizace; se sídlem Rytířská 406/10, Staré Město, 110 00 Praha 1, IČO: 60437359; DIČ: CZ60437359 (dále jen „ROPID“).
2. Hl. m. Praha a Středočeský kraj uzavřely dne 11. 9. 2017 Smlouvu o spolupráci na přípravě a rozvoji společného integrovaného dopravního systému hlavního města Prahy a Středočeského kraje, na jejímž základě je založena dle § 12 zákona o zadávání veřejných zakázek horizontální spolupráce mezi těmito veřejnými zadavateli za účelem dosahování jejich společných cílů směřujících k zajišťování veřejných potřeb, které mají tyto veřejní zadavatelé zajišťovat, v tomto případě v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících za účelem spolupráce a koordinace činností IDSK a ROPID ve věcech přípravy a rozvoje společného integrovaného dopravního systému.

3. Systémové služby jsou poskytovány IDSK a ROPID ve spolupráci tak, aby vedly k rozvoji společného integrovaného dopravního systému na území Středočeského kraje a Hl. m. Prahy.
4. Systémovými službami smluvní strany rozumí vývoj, tvorbu a zajišťování:
 - trvalých a dočasných změn dopravy linek Pražské integrované dopravy (dále jen „PID“) pro výše uvedeného dopravce provozujícího autobusovou dopravu linek PID;
 - komplexní přípravy a distribuce výstupů z jízdních řádů v jednotné podobě v rámci systému PID;
 - tvorby podkladů sloužících pro ekonomické i dopravní vyhodnocování provozu PID;
 - informačních materiálů pro cestující veřejnost;
 - koordinace dopravy a podpory dispečerského řízení;
 - vývěsu zastávkových jízdních řádů a dalších provozních informací týkajících se dopravce na zastávkových zařízeních v majetku Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s., na základě objednávky dopravce, případně na dalších objednaných zastávkách dopravce.
5. IDSK a ROPID ve věcech přípravy, rozvoje a fungování společného integrovaného dopravního systému zajišťují společné poskytování uvedených systémových služeb na základě vzájemné dohody s tím, že (a) na příměstských linkách PID dojíždějících do Prahy (linky PID č. 300–420, 951–979 - pouze za linky, které dopravce provozuje) jsou předmětné služby na území Středočeského kraje zajištěny z 20 % IDSK a z 80 % ROPID, (b) v případě ostatních linek PID vedených jen na území Středočeského kraje (linky PID č. 421–740 - pouze za linky, které dopravce provozuje) jsou služby zajištěny z 80 % IDSK a z 20 % ROPID. Služby zajišťované ROPID pro systém PID na území Středočeského kraje vyplývají z činností, které ROPID zajišťuje v současném systému PID a ve vazbě na provázanost veřejných služeb obou krajů.
6. Předmětem této smlouvy je dále závazek dopravce uhradit IDSK cenu za prováděné činnosti. Cena za činnosti zajišťované ROPID je předmětem samostatné smlouvy mezi dopravcem a ROPID.

II.

Povinnosti IDSK

1. IDSK se zavazuje zajistit spolupráci s ROPID v oblasti systémových služeb ve věcech přípravy, rozvoje a fungování společného integrovaného dopravního systému v souladu s touto smlouvou.

2. IDSK je povinna ve spolupráci s ROPID realizované podle pravidel specifikovaných v čl. I odst. 5:

- a) zajišťovat pro dopravce ke konkrétním linkám PID včasné (nejméně 10 dnů před vlastním termínem změny v případě, že pro realizaci změny není nutné správní řízení o udělení licence, či změnové řízení již platné licence) zpracování trvalých a dočasných změn dopravy včetně zadávacích dokumentů, resp. dopravních opatření k dočasným změnám (itineráře linek odpovídající platným předpisům a vyhláškám). V případě, že pro realizaci změny je nutné zahájit správní řízení na vydání licence nebo řízení na změnu stávající licence, bude zpracování návrhu předloženo dopravci v termínu nejpozději 10 dnů před posledním termínem možného podání návrhu na zahájení správního řízení o udělení resp. vydání rozhodnutí o změně licence, které je příslušným zákonem stanoveno na 45 dnů. Tj. nejzazším termínem, kdy dopravce obdrží zpracovaný návrh na tuto změnu, je celkem 10 plus 45 kalendářních dnů;
- b) zpracovávat jízdní řády pro linky PID v takových zákonných termínech, které jsou nutné pro zahájení řízení o udělení licence, změně rozhodnutí o udělení licence nebo o odsouhlasení změn jízdních řádů podle zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů;
- c) projednávat s dopravcem trvalé i dočasné změny provozu linek PID;
- d) zajišťovat a garantovat pro dopravce podklady potřebné k zabezpečení provozu (zhotovení vozových, zastávkových jízdních řádů a dat pro odbavovací systém v elektronické podobě), a to včetně předložení jízdních řádů ke schválení do Celostátního informačního systému o jízdních řádech;
- e) předávat průběžně dopravci všechny předpisy, pokyny a směrnice související se zajišťováním provozu linek PID;
- f) zajišťovat do jednoho měsíce po skončení jednotlivých čtvrtletí roku čtvrtletní vyúčtování, kdy dopravce obdrží vyúčtování v elektronické podobě s těmito údaji:
 - číslo linky;
 - počet ujetých km na území Středočeského kraje na lince;
 - tržby na linku a na 1 km na území Středočeského kraje na lince;
- g) zajišťovat přípravu a tisk informačních materiálů pro cestující veřejnost, knižní jízdní změnové letáky, tarifní informace atd.;
- h) stanovovat a projednat s příslušnými orgány, institucemi a organizacemi objízdné trasy v mimořádných situacích v případech, kdy se akce týká více dopravců nebo má časový rozsah větší než 24 hodin;
- i) zajišťovat či zprostředkovat aktuální informace pro cestující veřejnost prostřednictvím webových stránek, zastávkového informačního systému, středisek dopravních informací
- j) zajišťovat či zprostředkovat aktuální informace o dopravní situaci pro dopravce od ostatních dopravců, obcí a Policie ČR;
- k) řešit operativní změny v úzké spolupráci s dispečinkou příslušných dopravců.

3. IDSK prohlašuje, že na základě Smlouvy Poskytování služeb multikanálového odbavovacího systému (dále jen Smlouva o MOS) má zajištěné odpovídající zázemí nezbytné pro poskytování Služeb dle této smlouvy a že disponuje dostatečnými organizačními a právními možnostmi pro jejich zavedení, udržování a rozvoj. Službami systému MOS se rozumí:
- (a) provoz aplikačního programového vybavení MOS (dále jen „APV MOS“);
 - (b) provoz infrastruktury pro APV MOS a mobilní aplikaci PIDlítačka;
 - (c) provoz mobilní aplikace PIDlítačka pro prodej jízdních dokladů a poskytování dalších služeb cestujícím;
 - (d) provoz kontaktních míst pro styk s veřejností;
 - (e) vystavování whitelistů a sběr dat z odbavovacích zařízení;
 - (f) jednotné kontaktní místo pro poskytování služeb Servicedesk;
 - (g) služba tokenizace;
 - (h) koncepční služby a požadavky MOS;
 - (i) provoz testovacího prostředí MOS;
 - (j) rozvojové a konzultační služby MOS;
- (každá z nich dále jen „Dílčí Služba“).
4. IDSK poskytuje Dílčí Služby pouze jako komplexní Služby, s výjimkou Dílčí Služby dle písm. (j) předchozího odstavce smlouvy, která se pro dopravce poskytuje v rozsahu konzultací. Dopravce není oprávněn zadávat závazné rozvojové požadavky, v případě, že tak učiní, není IDSK povinen implementaci takového rozvojového požadavku u OICT zajistit.
5. Každá z Dílčích Služeb má stanovený rozsah, dostupnost a parametry (dále jen „SLA“), které se řídí Smlouvou o MOS a jejími dodatky, uveřejněnou v plném znění v registru smluv pod ID smlouvy 4175928. Dostupnost každé z Dílčích Služeb činí minimálně 99 %.
- smluvně zajistit u Operátora ICT poskytování komplexních služeb souvisejících s Multikanálovým odbavovacím systémem (MOS)
 - provoz aplikačního programového vybavení MOS
 - provoz centrálního datového úložiště MOS
 - provoz mobilní aplikace pro prodej jízdních dokladů a poskytování dalších služeb cestujícím a umožnění jejího využívání;
 - provoz e-shop řešení pro prodej jízdních dokladů a poskytování dalších služeb cestujícím a umožnění jeho využívání;

- provoz kontaktních míst pro styk s veřejností
6. Dopravce je oprávněn vrátit podklady v případě jejich neúplnosti či nepřesnosti, a to bez zbytečného odkladu po zjištění zmíněných vad, které budou zpracovatelem, tj. IDSK a ROPID odstraněny a přepracovány.
 7. Dopravce je oprávněn uplatnit smluvní pokuty, které vzniknou neplněním této smlouvy ze strany IDSK, a které budou vymáhány na dopravci ze strany příslušného dopravního úřadu.

III.

Povinnosti dopravce

1. Dopravce se zavazuje poskytnout aktivní součinnost a nezbytné informace, aby bylo umožněno řádné plnění smlouvy.
2. Dopravce se zavazuje hradit IDSK cenu za prováděné činnosti.

IV.

Cenová ujednání

1. Dopravce se zavazuje IDSK a ROPID zaplatit, v souladu se zákonem č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů, za řádně a prokazatelně provedené služby uvedené v článku II odst. 2 smluvní cenu přepočtenou na km jízdních řádů uskutečněných výkonů na linkách PID na území Středočeského kraje (vnější tarifní pásma) v souhrnné výši 0,48 Kč/km bez DPH. Z této ceny náleží IDSK
 - a) na příměstských linkách PID dojíždějících do Prahy (linky PID č. 300–420, 951–979 - pouze za linky, které dopravce provozuje) za výkony na území Středočeského kraje částka 0,10 Kč/km (bez DPH);
 - b) v případě ostatních linek vedených jen na území Středočeského kraje (linky PID č. 421–740 - pouze za linky, které dopravce provozuje) částka 0,38 Kč/km (bez DPH).

Rozdělená úhrada je zaokrouhlena na celé haléře. Zbývající část souhrnné odměny za poskytované systémové služby [tj. v případě písm. a) ve výši 0,38 Kč/km a v případě písm. b) ve výši 0,10 Kč/km] jsou podílem za služby zajišťované ROPID a jsou předmětem samostatné smlouvy uzavřené mezi dopravcem a ROPID.

Dopravce se zavazuje IDSK zaplatit za náklady spojené s přístupem dopravce k MOS dle čl. II., odst. 3 až 5. za výkony na linkách PID na území Středočeského kraje (pouze linky, které dopravce provozuje) částku **xxxxx** Kč/km (bez DPH).

2. IDSK bude dopravci fakturovat služby dle této smlouvy měsíčně. IDSK uvede v příloze faktury rozpis výkonů v km po linkách a měsících v členění (i) výkony na příměstských linkách PID dojíždějících do Prahy - jen výkony na území Středočeského kraje Prahy (linky PID č. 300–420, 951–979 - pouze za linky, které dopravce provozuje) a (ii) výkony na linkách vedených pouze na území Středočeského kraje (linky PID č. 421–740 - pouze za linky, které dopravce provozuje). Faktura musí splňovat náležitosti řádného daňového dokladu požadované zákonem č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů, avšak výslovně vždy musí obsahovat následující údaje: označení smluvních stran a jejich adresy, IČO, DIČ (je-li přiděleno), označení této Smlouvy, číslo faktury, den vystavení a lhůtu splatnosti faktury, označení peněžního ústavu a číslo účtu, na který se má platit, fakturovanou částku, razítko a podpis oprávněné osoby. Jako příloha faktury budou uvedeny přeúčtované daňové doklady včetně podílů stanovených touto smlouvou. Lhůta splatnosti je stanovena na 14 kalendářních dnů.
3. Nebude-li faktura obsahovat stanovené náležitosti či přílohy, nebo v ní nebudou správně uvedené údaje dle této smlouvy, je dopravce oprávněn vrátit ji ve lhůtě její splatnosti IDSK. V takovém případě se přeruší běh lhůty splatnosti a nová lhůta splatnosti počne běžet doručením opravené faktury.
4. Platby peněžitých částek se provádí bankovním převodem na účet druhé smluvní strany uvedený ve faktuře. Peněžitá částka se považuje za zaplacenou okamžikem jejího odepsání z účtu odesílatele ve prospěch účtu příjemce.
5. Cena za služby uvedená v odst. 1 tohoto článku může být upravována zejména v rámci roční míry inflace, popřípadě v souvislosti se zvýšenými systémovými náklady dle pokynů příslušného orgánu - Středočeského kraje.

V.

Závěrečná ujednání

1. Tato smlouva je systémovou smlouvou PID a její platnost je vázána na platnost smlouvy (popř. smluv) o závazku veřejných služeb uzavřených mezi dopravcem a příslušnými orgány - Středočeským krajem, popřípadě hl. m. Prahou a obcemi Středočeského kraje zapojenými do systému PID. V případě ukončení všech těchto smluv o závazku veřejných služeb bude ke stejnému datu ukončena i tato smlouva bez ohledu na ujednání v odstavci 3.
2. Změny a doplňky této smlouvy lze provést pouze písemnou formou dodatku odsouhlaseného oběma smluvními stranami. Do doby uzavření smlouvy smluvní strany ve vzájemných vztazích jednají tak, jako by byla smlouva uzavřena již ke dni 12. 12. 2021. Smluvní strany shodně konstatují, že na smluvní vztah mezi IDSK a dopravcem se budou beze zbytku vztahovat ustanovení této smlouvy ode dne 12. 12. 2021
3. Tato smlouva se uzavírá na dobu neurčitou ode dne podpisu této smlouvy oběma smluvními stranami.

4. Uveřejnění této smlouvy podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), zajistí IDSK. Smlouva bude takto uveřejněna v plném znění.
5. Tato smlouva se vyhotovuje v elektronické podobě, přičemž všechny Smluvní strany obdrží jejich elektronický originál.

Na důkaz svého souhlasu s obsahem této Smlouvy Smluvní strany připojily své elektronické podpisy založené na kvalifikovaném certifikátu dle zákona č. 297/2016 Sb., o službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce, ve znění pozdějších předpisů.

V Praze

za IDSK

V

za dopravce

BusLine KHK s.r.o.

.....
JUDr. Zdeněk Šponar
ředitel organizace

.....
Jakub Vyskočil
jednatel

S M L O U V A

o poskytování služeb k zajištění jednotného plnění závazku veřejné služby
dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, ve znění pozdějších
předpisů, kterou uzavřely

ROPID, Regionální organizátor Pražské integrované dopravy,
organizace zřízená ke dni 1. 12. 1993 usnesením 33. Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 15 ze
dne 25. 11. 1993, zřizovací listina nově vydána a schválena usnesením Zastupitelstva hlavního
města Prahy č. 6/14 ze dne 25. 4. 2019
která není jako právnická osoba registrována v obchodním rejstříku,
se sídlem Rytířská 10, 110 00 Praha 1
IČO: 60437359 DIČ: CZ60437359, plátce DPH
bankovní spojení: č. ú. [REDACTED]
zastoupená Ing. et Ing. Petrem Tomčíkem, ředitelem
(dále jen „ROPID“)
na straně jedné

a

BusLine KHK s.r.o.
se sídlem Na Rovinkách 211, Podmoklice, 513 01 Semily
zapsaná v obchodním rejstříku vedeném u Krajského soudu v Hradci Králové, oddíl C, vložka
40257
IČO: 05666449 DIČ: CZ699005114, plátce DPH
bankovní spojení: č. ú. [REDACTED]
zastoupená Jakubem Vyskočilem, jednatelem
(dále jen „dopravce“)

I. Předmět smlouvy

Předmětem smlouvy je vývoj, tvorba a zajišťování:

- trvalých a dočasných změn dopravy linek Pražské integrované dopravy (dále jen „PID“) pro výše uvedeného dopravce provozujícího autobusovou dopravu linek PID
- komplexní přípravy a distribuce výstupů z jízdních řádů v jednotné podobě v rámci systému PID
- tvorby podkladů sloužících pro ekonomické i dopravní vyhodnocování provozu PID
- informačních materiálů pro cestující veřejnost
- koordinace dopravy a podpory dispečerského řízení
- vývěsu zastávkových jízdních řádů a dalších provozních informací týkajících se dopravce na zastávkových zařízeních v majetku Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. na základě objednávek dopravce, případně na dalších objednaných zastávkách dopravce.

II. Povinnosti ROPID

1. Hl. m. Praha a Středočeský kraj uzavřely dne 11. 9. 2017 Smlouvu o spolupráci na přípravě a rozvoji společného integrovaného dopravního systému hlavního města Prahy a Středočeského kraje, na jejímž základě je založena dle § 12 zákona o zadávání veřejných zakázek horizontální spolupráce mezi těmito veřejnými zadavateli za účelem dosahování jejich společných cílů směřujících k zajišťování veřejných potřeb, které mají tito veřejní zadavatelé zajišťovat, v tomto případě v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících za účelem spolupráce a koordinace činností ROPID a IDSK ve věcech přípravy a rozvoje společného integrovaného dopravního systému.
2. Systémové služby podle odstavců 4. až 6. jsou poskytovány IDSK a ROPID ve vzájemné spolupráci tak, aby vedly k rozvoji společného integrovaného dopravního systému na území Středočeského kraje a Hl. m. Prahy.
3. ROPID a IDSK ve věcech přípravy, rozvoje a fungování společného integrovaného dopravního systému zajišťují společné poskytování systémových služeb podle odstavců 4 až 6 na základě vzájemné dohody s tím, že (a) na příměstských linkách PID dojíždějících do Prahy (pouze za linky, které dopravce provozuje) jsou předmětné služby na území mimo Prahu zajištěny z 20 % IDSK a z 80 % ROPID a (b) v případě ostatních linek PID vedených jen na území mimo Prahu (pouze za linky, které dopravce provozuje) jsou služby zajištěny z 80 % IDSK a z 20 % ROPID. Služby zajišťované ROPID pro systém PID na území mimo Prahu vyplývají z činností, které ROPID zajišťuje v současném systému PID a ve vazbě na provázanost veřejných služeb obou krajů.
4. ROPID se ve spolupráci s IDSK realizované podle pravidel specifikovaných v odstavci 3. zavazuje:
 - zajišťovat pro dopravce ke konkrétním linkám PID včasné (nejméně 10 dnů před vlastním termínem změny v případě, že pro realizaci změny není nutné správní řízení o udělení licence, či změnové řízení již platné licence), zpracování trvalých a dočasných změn dopravy včetně zadávacích dokumentů, resp. dopravních opatření k dočasným změnám (itineráře

linek odpovídající platným předpisům a vyhláškám). V případě, že pro realizaci změny je nutné zahájit správní řízení na vydání licence nebo řízení na změnu stávající licence, bude zpracování návrhu předloženo dopravci v termínu nejpozději 10 dnů před posledním termínem možného podání návrhu na zahájení správního řízení o udělení resp. vydání rozhodnutí o změně licence, které je příslušným zákonem stanoveno na 45 dnů. Tj., nejzazším termínem, kdy dopravce obdrží zpracovaný návrh na tuto změnu, je celkem 10 + 45 kalendářních dnů.

- zpracovávat jízdní řády pro linky PID v takových zákonných termínech, které jsou nutné pro zahájení řízení o udělení licence, změně rozhodnutí o udělení licence nebo o odsouhlasení změn jízdních řádů podle zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů
- projednávat s dopravcem trvalé i dočasné změny provozu linek PID
- zajišťovat a garantovat pro dopravce podklady potřebné k zabezpečení provozu (zhotovení vozových, zastávkových jízdních řádů a dat pro odbavovací systém v elektronické podobě), a to včetně předložení jízdních řádů ke schválení do Celostátního informačního systému o jízdních řádech.
- předávat průběžně dopravci všechny předpisy, pokyny a směrnice související se zajišťováním provozu linek PID
- zajišťovat do jednoho měsíce po skončení jednotlivých čtvrtletí roku čtvrtletní vyúčtování, kdy dopravce obdrží vyúčtování v elektronické podobě s těmito údaji:
 - číslo linky
 - počet ujetých km na území mimo Prahu na lince
 - tržby na linku a na 1 km na území mimo Prahu na lince
 - počet ujetých km na území hl. m. Prahy na lince
 - tržby na linku a na 1 km na území hl. m. Prahy na lince
- zajišťovat přípravu a tisk informačních materiálů pro cestující veřejnost, knižní jízdní řády, změnové letáky, tarifní informace atd.

5. ROPID se ve spolupráci s IDSK realizované podle pravidel specifikovaných v odstavci 3. zavazuje:

- stanovovat a projednat s příslušnými orgány, institucemi a organizacemi objížděné trasy v mimořádných situacích v případech, kdy se akce týká více dopravců nebo má časový rozsah větší než 24 hodin
- zajišťovat či zprostředkovat aktuální informace pro cestující veřejnost prostřednictvím webových stránek, zastávkového informačního systému, středisek dopravních informací
- zajišťovat či zprostředkovat aktuální informace o dopravní situaci pro dopravce od ostatních dopravců, obcí a Policie ČR
- řešit operativní změny v úzké spolupráci s dispečinkou příslušných dopravců

6. ROPID se ve spolupráci s IDSK realizované podle pravidel specifikovaných v odstavci 3. zavazuje:

- zajišťovat přípravu, tisk a vývěs zastávkových jízdních řádů a dalších provozních informací (informace o Tarifu PID, výlukách, trvalých změnách atd.) na objednaných zastávkových zařízeních v majetku Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s., případně na dalších objednaných zastávkách, jejichž seznam bude podle potřeby pravidelně aktualizován

- zajišťovat průběžnou kontrolu aktuálnosti vyvěšovaných informací na těchto zastávkách (při změně jízdních řádů musí být nové jízdní řády vyvěšeny nejpozději 1 den před zahájením jejich platnosti a mohou být vyvěšeny nejdříve 48 hodin před zahájením jejich platnosti, při celostátních termínech změn a při termínech začátku nebo konce školních prázdnin nejdříve 72 hodin před zahájením jejich platnosti)
- zajišťovat nápravu zjištěných závad do 3 pracovních dnů od nahlášení závady
- předávat Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, a. s. podklady pro určení počtu vývěsních míst na zastávkovém zařízení a pro tvorbu zastávkového informačního systému týkajících se linek licenčně provozovaných dopravcem.

7. ROPID se zavazuje:

- smluvně zajistit u Operátora ICT poskytování komplexních služeb souvisejících s Multikanálovým odbavovacím systémem (MOS)
 - provoz aplikačního programového vybavení MOS
 - provoz centrálního datového úložiště MOS
 - provoz mobilní aplikace pro prodej jízdních dokladů a poskytování dalších služeb cestujícím a umožnění jejího využívání;
 - provoz e-shop řešení pro prodej jízdních dokladů a poskytování dalších služeb cestujícím a umožnění jeho využívání;
 - provoz kontaktních míst pro styk s veřejností
8. Dopravce je oprávněn vrátit podklady v případě jejich neúplnosti či nepřesnosti, a to bez zbytečného odkladu po zjištění zmíněných vad, které budou zpracovatelem, tj. ROPIDem odstraněny a přepracovány.
9. Dopravce je oprávněn uplatnit smluvní pokuty, které vzniknou neplněním této smlouvy ze strany ROPID a které budou vymáhány na dopravci ze strany příslušného dopravního úřadu.

III.

Povinnosti dopravce

Dopravce se zavazuje poskytnout aktivní součinnost a nezbytné informace, aby bylo umožněno řádné plnění smlouvy.

IV.

Cenová ujednání

1. Dopravce se zavazuje ROPID a IDSK zaplatit, v souladu se zákonem č. 526/1990 Sb., ve znění pozdějších předpisů, za řádně a prokazatelně provedené služby uvedené v čl. II odst. 4. a 5. smluvní cenu přepočtenou na km jízdních řádů uskutečněných výkonů na linkách PID na území hl. m. Prahy (tarifní pásma P, 0, B) v souhrnné výši 0,85 Kč/km (bez DPH) a na území mimo Prahu (vnější tarifní pásma) v souhrnné výši 0,48 Kč/km bez DPH. Z této ceny náleží ROPID
 - a) za výkony na linkách PID na území hl. m. Prahy (pouze linky, které dopravce provozuje) částka 0,85 Kč/km (bez DPH),
 - b) na příměstských linkách PID dojíždějících do Prahy (pouze za linky, které dopravce provozuje) - za výkony na území mimo Prahu částka 0,38 Kč/km (bez DPH),

- c) v případě ostatních linek vedených jen na území mimo Prahu (pouze za linky, které dopravce provozuje) částka 0,10 Kč/km (bez DPH).

Rozdělená úhrada podle písm. b) a c) je zaokrouhlena na celé haléře. Zbývající část souhrnné odměny za poskytované systémové služby [tj. v případě písm. b) ve výši 0,10 Kč/km a v případě písm. c) ve výši 0,38 Kč/km] jsou podílem za služby zajišťované IDSK a jsou předmětem samostatné smlouvy uzavřené mezi dopravcem a IDSK.

2. Dopravce se zavazuje ROPID zaplatit za náklady spojené s přístupem dopravce k MOS dle čl. II., odst. 7. za výkony na linkách PID na území hl. m. Prahy (pouze linky, které dopravce provozuje) částku 0,18 Kč (bez DPH).“
3. Dopravce se zavazuje zaplatit, v souladu se zákonem č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů, za řádně a prokazatelně provedené služby uvedené v článku II., odst. 6. smluvní cenu ve výši uvedené v příloze č. 1 za každý objednaný zastávkový sloupek vždy podle aktualizovaného seznamu, který bude podkladem pro fakturaci dle tohoto článku.
4. ROPID bude dopravci fakturovat služby dle této smlouvy měsíčně. ROPID uvede v příloze faktury rozpis výkonů v km po linkách a měsících v členění (i) výkony na území hl. m. Prahy (tarifní pásmo P, 0, B – pouze za linky, které dopravce provozuje), (ii) výkony na příměstských linkách PID dojíždějících do Prahy - jen výkony na území mimo Prahu (pouze za linky, které dopravce provozuje) a (iii) výkony na linkách vedených pouze na území mimo Prahu (pouze za linky, které dopravce provozuje). Faktura musí splňovat náležitosti řádného daňového dokladu požadované zákonem č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů, avšak výslovně vždy musí obsahovat následující údaje: označení smluvních stran a jejich adresy, IČO, DIČ (je-li přiděleno), označení této smlouvy, číslo faktury, den vystavení a lhůtu splatnosti faktury, označení peněžního ústavu a číslo účtu, na který se má platit, fakturovanou částku, razítko a podpis oprávněné osoby. Jako příloha faktury budou uvedeny přeúčtované daňové doklady včetně podílů stanovených touto smlouvou. Lhůta splatnosti je stanovena na 14 kalendářních dnů.
5. Nebude-li faktura obsahovat stanovené náležitosti či přílohy, nebo v ní nebudou správně uvedené údaje dle této smlouvy, je dopravce oprávněn vrátit ji ve lhůtě její splatnosti ROPID. V takovém případě se přeruší běh lhůty splatnosti a nová lhůta splatnosti počne běžet doručením opravené faktury.
6. Platby peněžitých částek se provádí bankovním převodem na účet druhé smluvní strany uvedený ve faktuře. Peněžitá částka se považuje za zaplacenou okamžikem jejího odepsání z účtu odesílatele ve prospěch účtu příjemce.
7. Cena za služby uvedená v odst. 1. tohoto článku může být upravována zejména v rámci roční míry inflace, popřípadě v souvislosti se zvýšenými systémovými náklady dle pokynů příslušného orgánu – Hl. m. Prahy.

V.

Závěrečná ujednání

1. Tuto smlouvu lze vypovědět s šestiměsíční výpovědní lhůtou kteroukoliv ze smluvních stran. Výpovědní lhůta začíná běžet prvním kalendářním dnem následujícího měsíce po obdržení výpovědi. Výpovědní lhůtu lze po vzájemné dohodě smluvních stran zkrátit.
2. Pro vyloučení všech pochybností smluvní strany stanoví pro případ, že dojde k uzavření smlouvy později než 12. 12. 2021, a zároveň dojde v období od 12. 12. 2021 do uzavření smlouvy k poskytování služeb uvedených v článku II. této smlouvy, je povinnost Dopravce zaplatit za již

poskytnuté služby odměnu podle článku IV. odst. 1. této smlouvy. V takovém případě bude faktura za již poskytnuté služby vystavena bez zbytečného odkladu po uzavření této smlouvy. Pokud již faktura za služby, poskytnuté před uzavřením této smlouvy, byla vystavena, bude považována za fakturu, vystavenou v souladu s touto smlouvou, za předpokladu, že bude splňovat podmínky této smlouvy.

3. Změny a doplňky této smlouvy lze provést pouze písemnou formou dodatku odsouhlaseného všemi smluvními stranami. Do doby uzavření smlouvy smluvní strany ve vzájemných vztazích jednají tak, jakoby byla smlouva uzavřena již ke dni 12. 12. 2021.
4. Tato smlouva se uzavírá na dobu neurčitou od 12. 12. 2021 a nabývá platnosti dnem podpisu všemi smluvními stranami.
5. Smlouva bude smluvními stranami pravidelně pololetně vyhodnocována.
6. Uveřejnění této smlouvy podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o registru smluv“), zajistí ROPID. ROPID je oprávněn takto uveřejnit tento dodatek i původní smlouvu v plném znění.
7. Tato smlouva se vyhotovuje ve dvou vyhotoveních s platností originálu, kdy každá ze smluvních stran obdrží po jednom z nich.
8. Nedílnou součástí této smlouvy je příloha č. 1 (seznam objednaných zastávkových sloupků pro vývès jízdních řádů), která bude podle potřeby pravidelně aktualizována a odsouhlasena oběma smluvními stranami.

za ROPID

za dopravce

.....
Ing. et Ing. Petr Tomčík
ředitel

.....
Jakub Vyskočil
jednatel

Příloha č. 1 (Seznam objednaných zastávkových sloupků) ke smlouvě o poskytování služeb k zajištění jednotného plnění závazku veřejné služby dle zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Majitel zařízení:	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (dále jen "ROPID")
Dopravce:	BusLine KHK s.r.o.

PŘEHLED OBJEDNANÝCH ZAŘÍZENÍ						
Počet označnicků		Identifikace označnicku (CHAPS)			Majitel označnicku	Jednotková cena / měsíc (CZK)
Praha	Středočeský kraj	Číslo uzlu	Číslo označnicku	Název zastávky	ROPID	
0						
	0					
0	0	SOUČTY			0	0 CZK

Platné od 12. 12. 2021

V Praze dne

V Semilech dne

.....

ROPID

.....

dopravce