

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

Číslo smlouvy IDSK: PRI/0003/05792291/2022

Číslo smlouvy ROPID: 272/22

## 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

Spisová značka: Pr 1564 vedená u Městského soudu v Praze

(dále jen "IDSK")

### 2. Regionální organizátor pražské integrovaná 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 jižní Čechy s.r.o.

sídlo: Na Rovinkách 211, 513 01 Semily

IČO: 07782926 DIČ: CZ699005114

zastoupen: Bc. Michalem Hančem, jednatelem

Spisová značka: C 43118 vedená u Krajského soudu v Hradci Králové

(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“.

**JIKORD s.r.o.** je Jihočeský koordinátor dopravy, jehož hlavním cílem je zajištění dopravní obslužnosti (DO) veřejnou dopravou v Jihočeském kraji v souladu s legislativou EU, ČR a příslušnými rozhodnutími samosprávy kraje.

**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)** – Jihočeský kraj spolupracující se Středočeským krajem na základě mezikrajské smlouvy, kterou jsou sjednány podmínky zapojení linek veřejné autobusové dopravy nebo jejich částí objednávané Jihočeským 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.

**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 [www.pid.cz/](http://www.pid.cz/)

**Smluvní přepravní podmínky dopravce** jsou Smluvní přepravní podmínky dopravce BusLine jižní Čechy s.r.o. vyhlášené společností BusLine jižní Čechy 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 je uveřejněno na webové adrese <https://www.idsjk.cz/smluvni-prepravni-podminky/>.

**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 je uveden na [www.pid.cz/](http://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 Jihočeským 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, a to jen v maximálním rozsahu sjednaném ve Smlouvě o veřejných službách.
- 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 Jihočeským krajem dle ZRS v Registru smluv pod ID: 7541267.

#### 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) **Smlouva MOS**. Vzor Smlouvy MOS je uveden v příloze č. 2 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.
  - (iii) **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. 10 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.
  - (iv) **Smlouva o službách s organizátory (Smlouva o službách s organizací IDSK)** – 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 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. Vzor smlouvy je uveden v příloze č. 11 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. 4 této smlouvy a budou k dispozici v elektronické podobě u organizátora IDSK.
- 6.2. Odbavovací zařízení musí být certifikováno pro PID.
- 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 Tarifní smlouvou. 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.

- 7.3. V případě, že by došlo v době trvání této smlouvy k zavedení celostátního systému jednotného tarifu (dále jen „SJT“) i pro další subsystémy 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](http://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 JIKORD s.r.o. a případně Krajského úřadu Jihočeského 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 zkoušce 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 dopravce, přepravuje zavazadlo a psa dle Tarifu dopravce; 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](http://www.pid.cz).

## **9. TARIFNÍ PODMÍNKY**

- 9.1. Vzhledem ke skutečnosti, že na území Jihočeského kraje zatím není v platnosti jednotný Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje, platí na území Jihočeského kraje Tarif dopravce. V případě zapojení území Jihočeského kraje do jím nově vytvořeného IDS, řídí se tarifní podmínky tímto novým IDS za podmínek sjednaných mezi Jihočeským krajem a Dopravcem, zejména v dodatku ke Smlouvě o veřejných službách.
- 9.2. Tarify integrovaných systémů vyhlášují na svém území jednotliví objednatelé/dopravci. Dopravce se zavazuje řídit se na Integrovaných spojích platným Tarifem PID a Tarifem dopravce v rozsahu stanoveném v jízdním řádu linky.
- 9.3. 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.
- 9.4. 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 dopravce. Dle platnosti lomení/překryvu tarifů IDS a dopravce na jednotlivých mezikrajských linkách.
- 9.5. 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 jízenek a v tržbách za jednotlivé tarify (Tarif PID a Tarif dopravce). 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.

- 9.6. Zúčtování tržeb jízdného podle Tarifu PID proběhne v souladu s Tarifní smlouvou. Nebude-li z technických důvodů strojní odpočet tržeb možný, bude uplatněn ruční postup odpočtů dle tarifní smlouvy.
- 9.7. 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](http://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 JIKORD s.r.o. 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 povinnostmi umožnit těmto orgánům provádět kontroly a na jejich vyzvání předložit platný záznam o provozu vozidla a na vyžádání také vytisknout výpis jízdenek 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 jízdenek, 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 nezbavuje povinnosti 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 ochranné prvky, definované ve Standardech kvality PID, a je schválen organizátory IDSK a ROPID.
- (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. 4 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. 6 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 setrvávat 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 oprávněni k provádění kontroly plnění této smlouvy Dopravcem v souladu s pověřením nebo souhlasem Jihočeského 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. 7 této smlouvy a v čl. 14 této smlouvy. Smluvní sankce zjištěné, řádně zaevidované a projednané mezi IDSK, ROPID a JIKORD, 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 odesílateli 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. 3 k této smlouvě.

Každá smluvní strana je oprávněna kontakty dle přílohy č. 3 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 neudrůže 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 **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;
  - (iv) 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;
  - (v) 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. 9.5 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. 4 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. 7 této smlouvy (Sazebník postihů PID). Dopravce bere na vědomí, že pro využití dobrodinní 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. 7 této smlouvy (Sazebník postihů PID), a to zejména v souvislosti se změnou přílohy č. 4 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.

## **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 objednávané. 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.
- 16.3. Změny příloh č. 8 a 9, kterými se dopravce řídí na území Jihočeského kraje dle příslušné Smlouvy o veřejných službách mezi dopravcem a Jihočeským krajem, nezakládají povinnost pro sestavení samostatného dodatku k této smlouvě a dopravce je povinný se vždy řídit jejich aktuálními verzemi.

## **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 Jihočeským 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 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 se vyhotovuje v elektronické podobě a podepisuje se elektronicky zaručenými podpisy, přičemž všechny Smluvní strany obdrží jeho elektronický originál.
- 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. 3, 5 a 6.

- 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. Smluvní strany se dohodly, že tato Smlouva bude uveřejněna IDSK, p.o. v registru smluv postupem 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. Smlouva nabývá platnosti dnem podpisu zástupci smluvních stran a účinnosti nabývá nejdříve dnem uveřejnění v registru smluv.
- 18.9. Smluvní strany prohlašují, že v případě uveřejnění smlouvy a začátku její účinnosti po 12. 06. 2022, se podmínkami sjednanými touto smlouvou řídí již od 12. 06. 2022.
- 18.10. 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 Smlouvy MOS
  - (iii) Příloha č. 3 Kontakty smluvních stran (**neveřejná příloha**)
  - (iv) Příloha č. 4 Standardy kvality PID pro mezikrajské linky (ve znění platném ke dni uzavření této smlouvy)
  - (v) Příloha č. 5 Vzor kontrolního průkazu (**neveřejná příloha**)
  - (vi) Příloha č. 6 Vzor průkazu opravňujícího k provádění přepravnímu průzkumu (**neveřejná příloha**)
  - (vii) Příloha č. 7 Sazebník postihů PID - mezikrajská specifikace dle mezikrajských standardů kvality (ve znění platném ke dni uzavření této smlouvy)
  - (viii) Příloha č. 8 Sazebník postihů Jihočeského kraje
  - (ix) Příloha č. 9 Technické a provozní standardy Jihočeského kraje
  - (x) Příloha č. 10 Vzor Smlouvy o jednotné přepravní kontrole v systému PID
  - (xi) Příloha č. 11 Vzor smlouvy o službách IDSK

18.11. Smluvní strany shodně prohlašují, že si tuto smlouvu před jejím podpisem přečetly, že byla uzavřena po vzájemném projednání podle jejich pravé a svobodné vůle, určitě, vážně a srozumitelně, bez zneužití tísně, nezkušenosti, rozumové slabosti, rozrušení nebo lehkomyšlnosti druhé strany, na důkaz čehož připojují 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 dne	V Praze dne	V Semilech dne
za IDSK:	za ROPID:	za Dopravce:
JUDr. Zdeněk Šponar ..... Datum: 2022.09.08	Ing. et Ing. Petr Tomčík ..... Datum: 2022.09.08	Bc. Michal Hanč ..... Datum: 2022.09.02
JUDr. Zdeněk Šponar ředitel	Ing. et Ing. Petr Tomčík ředitel	Bc. Michal Hanč 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, dělbě tržeb z jízdného, dělbě dotací k ceně hrazených státem, jednotné přepravní kontrole včetně způsobu úhrady přepravní kontroly a podílu přírážek k jízdnému.

Tato příloha definuje celou problematiku, která je včetně konkrétních klíčů rozpracována Tarifní smlouvou uzavřenou pro každý rok. Tarifní smlouva pro konkrétní rok se uzavírá na začátku každého 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.

Dopravce je povinen uzavřít pro každý rok trvání této smlouvy Tarifní smlouvu o dělbě tržeb PID a dalších podmínkách fungování jednotného tarifu v systému, popřípadě všechny její dodatky pro konkrétní rok z důvodu nezbytnosti fungování systému PID. Má-li Dopravce Tarifní smlouvu uzavřenou z důvodu plnění jiných VS v systému PID pro konkrétní období, je povinnost uzavření Tarifní smlouvy splněna, Dopravce je však povinen uzavřít příslušný dodatek k Tarifní smlouvě zachycující změnu v dělbě přepravní práce nebo další změny plynoucí z této Smlouvy.

V Tarifní smlouvě jsou řešeny vazby výkonů a výnosů na území hl. m. Prahy (HMP) a ve vnějších pásmech PID a to vždy odděleně podle výnosů skupiny jízdních příslušných k danému tarifnímu území. Tato smlouva se každoročně upravuje ve vazbě na dělbu přepravní práce na území HMP (dělba podle místokm) a výnosy na linkách ve Středočeském kraji (předpokládané výnosy na linkách PID na základě průzkumů). V případě potřeby se upravuje i rozsah pověření dopravců distribucí jízdních dokladů.

Následující text není přesným zněním Tarifní smlouvy a nezahrnuje připravované systémové změny zúčtování tržeb. Jedná se o ilustrační text, který vychází z tarifní smlouvy platné od ledna 2022. Text Tarifní smlouvy bude v každém konkrétním roce mírně odlišný, zejména v oblasti pověření distribucí jízdních dokladů, úprav podílů nákladech a přírážkách přepravní kontroly, klíčů výnosů a klíčů pro dělbu dotací ze státního rozpočtu ke slevám nařízeným státem. Nejsou uvedeny přílohy, které jsou sestavovány dle popsanych postupů pro každý rok/změnu dle aktuální situace a které konkretizují klíče k dělbě tržeb.

## I.

### Předmět 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 strojků mobilních 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 ostatních železničních dopravců), 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 prodejčům 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., RegioJet a.s. 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., RegioJet a.s. 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. 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 2022 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) včetně mobilních aplikací, pro SMS jízdenky ve výši 11,77 %. U dlouhodobých časových jízdenek až do maximální výše 2% z nominální hodnoty těchto jízdních dokladů. 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 cestující veřejnosti.
2. Vydat autobusovým dopravcům stálé jízdenky pro zaměstnance splňujících podmínky uvedené v příloze č. 6a) dle seznamu ověřeného ROPID. Stálé 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 zařízení 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 předplatných 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 uzavřeno 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. 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) snížené o podíl tržeb, který odpovídá četnosti používání jízdenek v hodnotách 30 Kč a 40 Kč na příměstských linkách ve vnějších tarifních pásmech. Koeficient pro převod tržeb za jízdenky používané ve vnějších pásmech PID 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 pro jízdenky 30 Kč a 40 Kč a uvedeny v Tabulce 1. O stejný podíl se tržby ve vnějších pásmech zvyšují.

Tabulka 1:

Jízdní doklad	koeficient převodu
30 Kč Praha nebo 3 pásma plnocenná	0,018071276
40 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 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. 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)
<b>Kupony pro jedno vnější pásmo:</b>		
- měsíční + 30denní	<b>375</b>	nelze použít samostatně v pásmu 0 ani P
- čtvrtletní + 90denní	<b>950</b>	nelze použít samostatně v pásmu 0 ani P
- roční +365/366denní	<b>3 563</b>	
<b>Kupony pro dvě pásma:</b>		
- měsíční + 30denní	<b>575</b>	<b>0,013877399</b>
- čtvrtletní + 90denní	<b>1 500</b>	<b>0,013877399</b>
- roční + 365/366denní	<b>5 463</b>	<b>0,013877399</b>

<b>Kupony pro tři pásma:</b>		
- měsíční + 30denní	875	0,007059612
- čtvrtletní + 90denní	2 250	0,007059612
- roční +365/366denní	8 313	0,007059612
<b>Kupony pro čtyři pásma:</b>		
- měsíční + 30denní	1 150	0,005001599
- čtvrtletní + 90denní	3 000	0,005001599
- roční + 365/366denní	10 925	0,005001599
<b>Kupony pro pět pásem:</b>		
- měsíční + 30denní	1 413	0,003023905
- čtvrtletní + 90denní	3 750	0,003023905
- roční +365/366denní	13 419	0,003023905
<b>Kupony pro šest pásem:</b>		
- měsíční + 30denní	1 688	0,005746438
- čtvrtletní + 90denní	4 500	0,005746438
- roční + 365/366denní	16 031	0,005746438
<b>Kupony pro sedm pásem:</b>		
- měsíční + 30denní	1 950	0,002857143
- čtvrtletní + 90denní	5 250	0,002857143
- roční +365/366denní	18 525	0,002857143
<b>Kupony pro osm pásem:</b>		
- měsíční + 30denní	2 225	0,002500000
- čtvrtletní + 90denní	6 000	0,002500000
- roční + 365/366denní	21 138	0,002500000
<b>Kupony pro devět pásem:</b>		
- měsíční + 30denní	2 500	0,002222222
- čtvrtletní + 90denní	6 750	0,002222222
- roční + 365/366denní	23 750	0,002222222
<b>Kupony pro deset pásem:</b>		
- měsíční + 30denní	2 775	0,100000000
- čtvrtletní + 90denní	7 500	0,100000000
- roční + 365/366denní	26 363	0,100000000
<b>Kupony pro jedenáct pásem:</b>		
- měsíční + 30denní	3 041	0,045454545
- čtvrtletní + 90denní	8 250	0,045454545
- roční + 365/366denní	28 963	0,045454545
<b>Kupony pro dvanáct pásem:</b>		
- měsíční + 30denní	3 307	0,083333333
- čtvrtletní + 90denní	9 000	0,083333333
- roční + 365/366denní	31 563	0,083333333
<b>Kupony pro třináct pásem:</b>		
- měsíční + 30denní	3 573	0,076923077
- čtvrtletní + 90denní	9 750	0,076923077
- roční + 365/366denní	34 163	0,076923077

(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 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. 3. O stejný podíl se tržby ve vnějších pásmech snižují.

Tabulka č. 3

Druh jízdního dokladu	cena jízdenky	koeficient převodu
	<b>Přestupní jízdenky pro jednotlivou jízdu plnocenné:</b>	
- pro dvě navazující vnější pásma 30min.	22	0,02417028
- pro pět navazujících pásem 120 min.	50	0,12000000
- pro šest navazujících pásem 150 min.	60	0,13333333
- pro sedm navazujících pásem 180 min.	70	0,14285714
- pro osm navazujících pásem 210 min.	80	0,15000000
- pro devět navazujících pásem 240 min.	90	0,23333333
- pro deset navazujících pásem 270 min.	100	0,21000000
- pro jedenáct navazujících pásem 300 min.	110	0,22727273
- pro dvanáct navazujících pásem 330 min.	120	0,20833333
- pro třináct navazujících pásem 360 min.	130	0,22307692
- pro čtrnáct navazujících pásem 390 min.	140	0,23571429
- pro patnáct navazujících pásem 420 min.	150	0,26666667
- pro šestnáct navazujících pásem 450 min.	160	0,25000000

- b) Za příjmy z příměstské dopravy ve vnějších tarifních pásmech se považují příjmy z prodeje jízdních dokladů jednotlivých jízdenek 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 30 Kč, 40 Kč dle odst. 4., a (i) a Tabulce č. 1 a snižené o podíly za doplňkové kupony BUS+VLAK uvedené v čl. 4. a (ii) a Tabulce č. 2 a snižené o podíly za používání jízdenek pro jednotlivou jízdu pro jiný počet pásem v pásmech P, 0, B uvedené v čl. 4., a (iii) a Tabulce č. 3.
- c) Za příjmy za jízdné zvýhodněné (50 %) 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 a (25 %) jízdenky pro jednotlivou jízdu pro držitele průkazek ZTP a ZTP/P
- d) Koeficienty uvedené v písm. a) tohoto odstavce mohou být na základě zjištěných skutečností změněny písemným dodatkem k této smlouvě. Úseky příměstských linek na území hl. m. Prahy (pásma 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 let 2021 a 2022, kdy kvůli pandemické situaci COVID-19 nebyly aktualizace a ověřovací průzkumy provedeny v roce 2020 i 2021 (podklady pro rok 2021 a 2022).

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 podatelny Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s., Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9, nebo elektronickou formou na adresu epodatelna@dpp.cz či zasláním do datové schránky DP do 25. dne každého příslušného měsíce. DP tuto zálohovou fakturu uhradí ve lhůtě 7 kalendářních dnů od data doručení. V případě, že by kterýkoliv z organizátorů vydal pokyn k prodloužení splatnosti faktury dle čl. II písm. E 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 ..... nebo .....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 belohlavova.hana@idsk.cz. Uvedené ověření nemusí DP provést v případě, že ROPID nebo IDSK písemně ověřil trvání závazkového vztahu přímo na zálohovou fakturu.

#### Výše měsíčních záloh dopravců na rok 2022 za podíl dopravní služby PID

Tabulka č. 4

Zálohy jsou uvedeny bez DPH.

<b>Záloha na tržby - 2022</b>	
<b>Pásmo P a 0</b>	
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r.o.	Záloha Kč
ARRIVA CITY s.r.o. sv. 2	Záloha Kč
ARRIVA CITY s.r.o. sv. 3	Záloha Kč
ARRIVA CITY s.r.o. sv. 8	Záloha Kč
ARRIVA CITY s.r.o. sv. 11	Záloha Kč
ARRIVA CITY s.r.o. ost.	Záloha Kč
ČSAD MHD Kladno a.s.	Záloha Kč
ČSAD POLKOST, spol. s r.o. sv. 7	Záloha Kč
ČSAD POLKOST, spol. s r.o. ost.	Záloha Kč
ČSAD Střední Čechy, a.s. sv. 4	Záloha Kč
ČSAD Střední Čechy, a.s. sv. 5	Záloha Kč
ČSAD Střední Čechy, a.s. ost.	Záloha Kč
Martin Uher s.r.o.	Záloha Kč
OAD Kolín s.r.o.	Záloha Kč
STENBUS s.r.o. sv. 6	Záloha Kč
STENBUS s.r.o. ost.	Záloha Kč
About Me, s.r.o. sv. 1	Záloha Kč

About Me, s.r.o. sv. 9	Záloha Kč
About Me, s.r.o. sv. 10	Záloha Kč
About Me, s.r.o. ost.	Záloha Kč
ČSAD Česká Lípa, a.s.	Záloha Kč
ČSAD Benešov s.r.o.	Záloha Kč
Autodoprava Lamer s.r.o.	Záloha Kč
P O H L Kladno spol. s r.o.	Záloha Kč
Kateřina Kulhánková	Záloha Kč
VALENTA BUS s.r.o.	Záloha Kč
ČSAD Slaný s.r.o.	Záloha Kč
ČSAD České Budějovice a.s.	Záloha Kč
Transdev Střední Čechy s.r.o.	Záloha Kč
COMETT PLUS, spol. s r.o.	Záloha Kč
ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.	Záloha Kč
ARRIVA autobusy a.s.	Záloha Kč
BusLine LK s.r.o.	Záloha Kč
ČSAD Liberec a.s.	Záloha Kč
<b>Vnější pásma</b>	
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r.o.	Záloha Kč
ARRIVA CITY s.r.o.	Záloha Kč
ČSAD MHD Kladno a.s.	Záloha Kč
ČSAD POLKOST spol. s r.o.	Záloha Kč
ČSAD Střední Čechy, a.s.	Záloha Kč
Martin Uher s.r.o.	Záloha Kč
OAD Kolín s.r.o.	Záloha Kč
STENBUS s.r.o.	Záloha Kč
ČSAD Česká Lípa, a.s.	Záloha Kč
ČSAD Benešov s.r.o.	Záloha Kč
Autodoprava Lamer s.r.o.	Záloha Kč
P O H L Kladno spol. s r.o.	Záloha Kč
Kateřina Kulhánková	Záloha Kč
VALENTA BUS s.r.o.	Záloha Kč
ČSAD Slaný s.r.o.	Záloha Kč
ČSAD České Budějovice a.s.	Záloha Kč
Transdev Střední Čechy s.r.o.	Záloha Kč
Autobusová doprava Kohout s.r.o.	Záloha Kč
COMETT PLUS, spol. s r.o.	Záloha Kč
ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.	Záloha Kč
Lutan s.r.o.	Záloha Kč
LEXTRANS BUS s.r.o.	Záloha Kč
Kokořínský SOK s.r.o.	Záloha Kč
ARRIVA autobusy a.s.	Záloha Kč
BusLine LK s.r.o.	Záloha Kč
BusLine KHK s.r.o.	Záloha Kč
ČSAD Liberec a.s.	Záloha Kč
<b>celkem</b>	<b>Součet záloh</b>

**B. Příjmy z jízdného PID a kompenzace zvýhodněných jízdenek (50 % a 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 – 1,345988128, 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 (jízdni doklady uvedené v příloze č. 1a) a 1b) připadajícího na jednotlivé dopravce bude použit následující vzorec:

### **Pásmo 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)

$\Sigma DV_{Pa0}$  - 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. 2022 (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 části 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 110 Kč z každé jízdenky 24hodinové pro všechna pásma, převodu 110 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 180 Kč za každou prodanou jízdenku, které připadají na jednotlivé dopravce a také doplatek 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.

### **Provoz linky AE (Airport Express)**

Tržby linky AE jsou zahrnuty do této smlouvy. Provozní náklady a tržby linky AE na území hl.



m. Prahy za rok 2022 náleží v plné výši DP včetně jízdenek platných pro AE, prodaných Českými drahami dle Tarifu PID.

### **Provoz lanové dráhy na Petřín**

Tržby z jízdních dokladů ve výši 60 Kč na lanové dráze na Petřín za rok 2022 náleží v plné výši DP.

### ***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. 315, 345, 403, 412, 700, 720 a 730 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 včetně dotací od státu za státem nařízené slevy na každý km ujetý po území HMP standardním autobusem (SD) 5,50 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) 8,50 Kč z tržeb vnějších tarifních pásem. Koeficient pro výpočet tržeb na těchto linkách v pásmech P, 0, B se v klíčích uvedených v přílohách č. 4b-ba) a 4b-bb) sníží o 50 %.

## **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<sub>PID-VP</sub>** - 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 190 Kč z každé jízdenky a z jízdenky 24hodinové Praha XXL se započte 90 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 podatelny Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s., Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9, nebo elektronickou formou na adresu epodatelna@dpp.cz či zasláním do datové schránky DP nejpozději následující den po obdržení podkladů. Datum uskutečnění zdanitelného plnění je poslední den příslušného měsíce. V daňových dokladech bude zúčtována záloha.

### **3. Kompenzace zvýhodněných jízdenek (50 %; 25 %)**

ROPID vypočte a předá dopravcům do 20. dne v měsíci výši kompenzace zvýhodněných jízdenek (50 %; 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 střeďočeských měst (mimo licence MHD, typ B) dle klíčů uvedených v přílohách č. 4e-ed), 4e-ee) a 4e-ef).

Výše kompenzace zvýhodněných jízdenek (50 %; 25 %) předplatních se dopočítá jako rozdíl ceny jednotlivých druhů ceny občanských předplatních jízdenek minus cena odpovídající zvýhodněné jízdanky (50 %; 25 %). Pro konkrétní měsíc se započítávají časově rozlišené tržby, k nimž se dopočítá časově rozlišená kompenzace.

Výše kompenzace zvýhodněných jízdenek (50 %; 25 %) pro jednotlivou jízdu a zvýhodněných jízdenek (50 %; 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 jízdanky (50 %; 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 (50 %; 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 střeďočeských 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 (50 %; 25 %) přestupní jízdanky s platností max. 15 min., používané v příměstském provozu PID, s vyloučením linek PID provozovaných na základě licencí MHD vydanými dopravními úřady střeďočeských 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 jízdanky (50 %; 25 %) předplatní, s vyloučením linek PID provozovaných na základě licencí MHD vydanými dopravními úřady střeďočeských 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 předplatních jízdenek bude uplatněno časové rozlišení.

#### 4. DPH ke kompenzacím na slevy zvýhodněného jízdného (50 %; 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:

$$T_{NLIiM} = \frac{mkm_{NLIi}}{P_{MLi}} * \frac{\sum T_{JJR}}{\sum mkm_{(P+0)} + mkm_{NLI} + \dots + mkm_{NLI} \dots + mkm_{NLI}}$$

$T_{NLIiM}$  - 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.

- 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 trakce, 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 2022 činí výluková rezerva DP 342 000 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.
- 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.

#### **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**

- 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 „**doprovce 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.
- Doprovce 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.
- 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 neprodloužené úhradě této faktury po řádné úhradě uložených sankcí jsou oprávněni vydat:

Za ROPID:

Za IDSK:

Pokyn pro DP k prodloužení termínu splatnosti faktury s podílem tržeb PID a příkaz DP k neprodloužené 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.

### **III. Přepravní kontrola**

1. Dopravci mimo České dráhy, Die Länderbahn CZ s.r.o. a Regiojet, a.s. 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 281,46 Kč (plus DPH). Cena je každoročně indexována dle indexu spotřebitelských cen (CPI) zvýšeného o mzdový nárůst garantovaný v kolektivní smlouvě DP.
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.
6. Na linkách, kde dochází k překryvu Tarifů PID s tarifem sousedního IDS, a na linkách, kde je nutné odbavení jízdních dokladů jiných dopravců či IDS, provádí DP přepravní kontrolu po vzájemné domluvě s organizací ROPID a nebo IDSK.

## 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 objednávky 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 DP, Arriva City s.r.o, Arriva Střední Čechy s.r.o., ČSAD Střední Čechy, a. s., Martin Uher, spol. s r.o., About Me s.r.o., Stenbus s.r.o., 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 ČSAD MHD Kladno a.s., ČSAD Polkost, spol. s r.o., OAD Kolín, s.r.o., ČSAD Benešov s.r.o, ČSAD Česká Lípa a.s., AUTODOPRAVA LAMER s.r.o., POHL Kladno spol. s r.o., ČSAD Slaný s.r.o., Kateřina Kulhánková, VALENTA BUS s.r.o., ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a.s., Transdev Střední Čechy s.r.o., Autobusová doprava Kohout, s.r.o, Lutan s.r.o., Kokořínský SOK,s.r.o., LEXTRANS BUS s.r.o., COMETT PLUS, spol. s.r.o., ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o. a ARRIVA autobusy a.s. 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

#### 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) Přepravní 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 1. 1. 2022)

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 - Standardy kvality PID pro mezikrajské linky PID/IDOL

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

## VI.

### Závěrečná ustanovení

1. Tato smlouva se uzavírá od 1. 1. 2022 do 31. 12. 2022. 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. 2022. 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. 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.

*Následují podpisové strany.....podepisuje se elektronicky*

# 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**

Spisová značka: Pr 1564 vedená Městským soudem v Praze

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.**

Spisová značka: B 19676 vedená Městským soudem v Praze

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 jižní Čechy, s.r.o.**

Spisová značka: C 43118 vedená u Krajského soudu v Hradci Králové

se sídlem Na Rovinkách 211, Podmoklice, 513 01 Semily

IČO: 07782926

zastoupena: Bc. Michalem Hančem, jednatelem

(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 jejich 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 jejich 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 společnosti 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, proškolit 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 udělají 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 takovouto 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

.....  
Bc. Michal Hanč, 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

<b>POŽADAVKY MOS NA ODBAVOVACÍ ZAŘÍZENÍ .....</b>	<b>CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.</b>
SHRNUTÍ DOKUMENTU.....	2
<b>ODBAVENÍ S VYUŽITÍM METODY WHITELIST .....</b>	<b>3</b>
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
<b>ODBAVOVACÍ ZAŘÍZENÍ – TECHNICKÉ VYMEZENÍ, PROCESY .....</b>	<b>5</b>
<b>SOUBĚŽNÉ PROCESY SOUVISEJÍCÍ S ODBAVENÍM .....</b>	<b>6</b>
KOMUNIKACE SPRÁVCŮ ODBAVOVACÍCH ZAŘÍZENÍ VŮČI MOS .....	6
TOKENIZACE V KONCOVÝCH ZAŘÍZENÍCH A PRÁCE S IDENTIFIKÁTORY .....	7
<b>ODBAVENÍ POMOCÍ MOBILNÍ APLIKACE .....</b>	<b>8</b>
TECHNICKÉ PARAMETRY .....	8
<b>PŘÍLOHA Č.1 – STRUKTURA WHITELIST .....</b>	<b>9</b>
<b>PŘÍLOHA Č.2 – DATOVÁ VĚTA CARDS EXCHANGE.....</b>	<b>9</b>
<b>PŘÍLOHA Č.3 – PROCESY ODBAVENÍ .....</b>	<b>9</b>
<b>PŘÍLOHA Č.4 – TECHNICKÁ DOKUMENTACE MOBILNÍ APLIKACE PID LÍTAČKA .....</b>	<b>9</b>

## 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 popisující 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 odchyčení 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.

### 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 zpracován do WL (proběhne aktualizace záznamů v WL, jež jsou součástí inkrementu)
- Pokud je proces zpracování úspěšný je povýšena verze WL
- Jestli je zpracování 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 Správcem 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.

## 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 certifikovanou část. 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/algorithmů 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 implementací ověření ostatních partnerských karet v režimu challenge-response.

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

Klíčovací ceremoniał 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. Vizualní 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 ochrany 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 (doba 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.

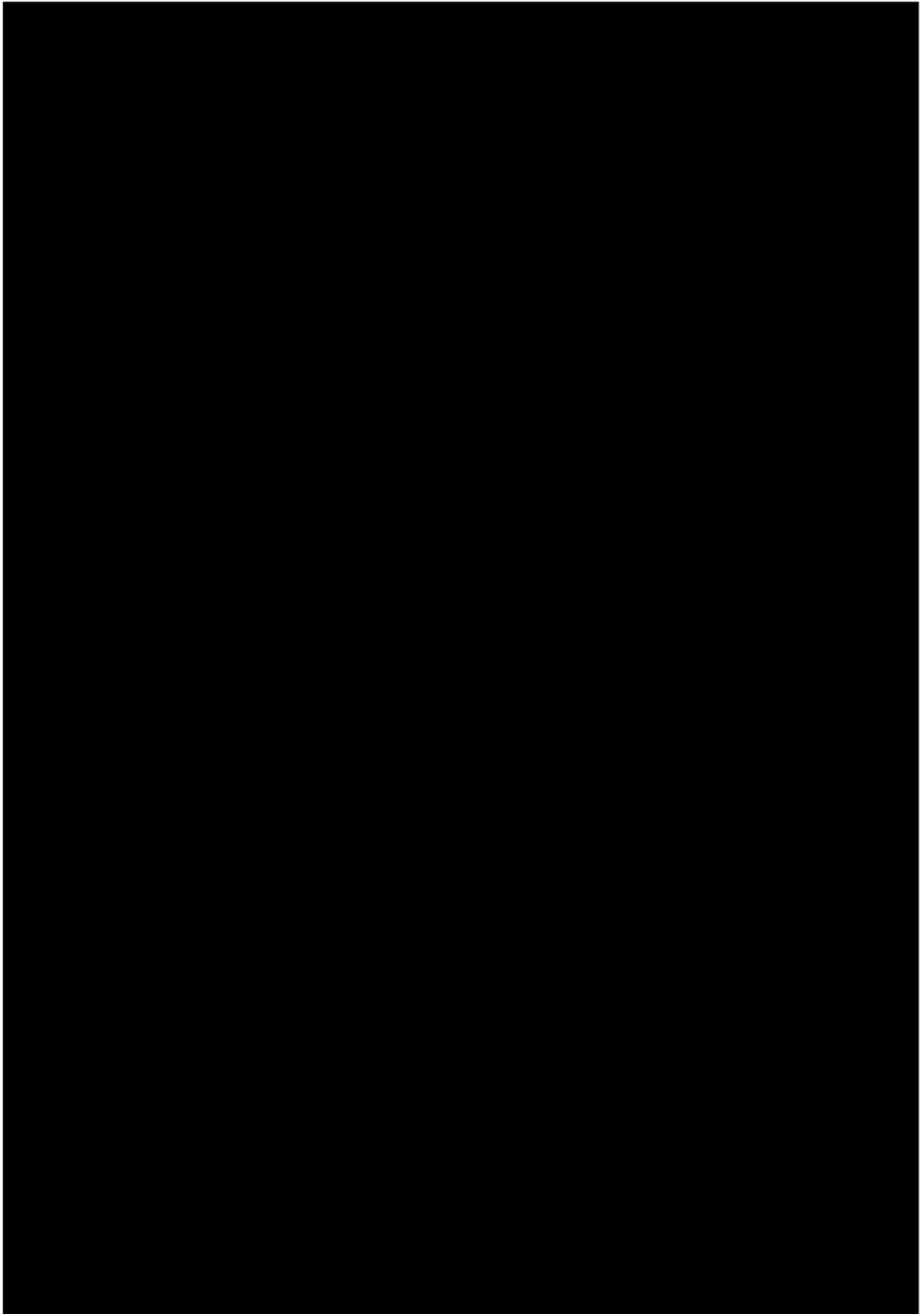
#### **Postup při ukončení Smlouvy**

- 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. 3 – 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/Jihočeský kraj

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	LINKY	ÚZEMNÍ PLATNOST
STENBUS s.r.o	100401	Jihočeský kraj
ČSAD Benešov s.r.o	101401, 200452	Jihočeský kraj
COMETT PLUS, spol. s r.o.	102401, 203452, 203459, 391454, 203453,203455	Jihočeský kraj
ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.	103401, 390455,	Jihočeský kraj
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	201451, 381482, 300488, 300495, 300496, 100407, 300419, 300420, 300450	Jihočeský kraj

ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	302450	Jihočeský kraj
BusLine jižní Čechy s.r.o.	390458, 390454, 390453, 390455	Středočeský kraj
ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	380482	Středočeský kraj

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 <sup>1</sup>	DĚLKA [mm]		POČET DVEŘÍ <sup>2</sup>	POČET SEDADEL <sup>3</sup>
	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: 750 mm, u bezbariérově přístupných vozidel alespoň jedny 1200 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 -15 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 v přední části na každém boku vozidla a loga PID o rozměrech 100x100 mm uvnitř 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 zvnějšku i uvnitř označeno jedinečným evidenčním číslem (v obvyklém nebo dohodnutém umístění), přiděleným vozu organizací ROPID v souladu se systematickým členěním číselných řad.

### **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 přídržovacích 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**

Ve vozidle vybaveném klimatizací musí být zajištěno, aby uvnitř vozidla byla teplota v rozmezí 20 – 25°C nebo při venkovních teplotách vyšších než 25°C byla teplota uvnitř vozidla vždy o 1 – 6°C nižší než teplota venkovní. Ve vozidle nevybaveném klimatizací musí být umožněno větrání interiéru (možnost otevření okenních otvorů).

Vozidlo musí být vybaveno funkčním systémem vytápění prostoru pro cestující a při poklesu venkovní teploty pod 8°C musí být zajištěno vytápění vozidla tak, aby uvnitř vozidla byla teplota v rozmezí 15 – 20°C nebo s ohledem na venkovní teplotu i nižší než 15°C, avšak v takovém případě vždy alespoň o 15°C vyšší než teplota venkovní. Absolutní minimální teplota ve vozidle za všech okolností je 5°C. Všechny teplotní hodnoty měřeny nejdříve 30 min po odjezdu z výchozí zastávky 1. spoje výkonu.

## **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](http://www.pid.cz)

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

Vozidla objednávaná JIHOČESKÝM KRAJEM budou na celé lince zobrazovat informace dle standardů JIHOČESKÉHO KRAJE, 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 dvouřádková 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](http://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.

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 v max. výšce 150 cm nad úrovní podlahy. 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](http://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 povelů 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 vyhledávání 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 funkčnosti 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](http://www.pid.cz).

#### **4.10. Reklama**

Reklama nesmí zakrývat informační a jednotlivé 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:

- a) 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“.
  - b) 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.).
  - c) 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 jízdanky 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 jízdanky
  - Na termopapír pro tisk jízdních lomených a překryvových dokladů PID/KILOMETRICKÝ TARIF bude pro mezikrajské linky do jízdanky doplněno slovo „KILOMETRICKÝ TARIF“ za podmínky, kdy je jízdenka mezikrajská (slovo „KILOMETRICKÝ TARIF“ 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 mikrotexty 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 příloze č. 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 (garant.bus@ropid.cz).
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	<p>- průběžné sledování zaviněných a nezaviněných prostožů (hlášení dopravce do 9:00 následujícího dne)</p> <p>- namátkové měření při kontrolní činnosti</p> <p>- <b>ukazatel:</b> podíl provedených linkových km z počtu plánovaných linkových km na městských a příměstských linkách (rozděleno na plnění skutečné a plnění ovlivnitelné dopravcem)</p>
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	<p>- průběžné sledování změn kapacity (hlášení dopravce do 9:00 následujícího dne)</p> <p>- namátkové měření při kontrolní činnosti</p> <p>- <b>ukazatel:</b> procento plnění linkových km dle předepsaného typu vozidla (Mn, Md, Md+, Sd, Sd+, Kb, Kb+)</p>

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  - <b>ukazatel:</b> 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>- chybějící, nefunkční nebo neplatné informační prvky (zobrazovač času a pásma, linkové a směrové orientace, vnitřní informační panely)</li> <li>- neodstraněné závady ve vybavení vozidla platnými SPP PID, výňatkem z Tarifu PID do 3 pracovních dnů od nahlášení</li> <li>- nefunkční nebo špatně slyšitelné hlášení zastávek nebo chybně hlášené zastávky (minimálně 3 po sobě jdoucí)</li> <li>- chybné přepínání tarifních pásem</li> <li>- odchylka zobrazovače času větší než 1 minuta</li> </ul>	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 návaznosti 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 jízdního 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hrubé porušení pravidel slušného chování vůči cestujícím (např. vulgární vyjadřování, urážení cestujících)</li> <li>- bezdůvodné odmítnutí přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace</li> <li>- znemožnění nebo bránění výkonu dopravní a přepravní kontroly</li> <li>- kouření provozního personálu ve vozidle</li> <li>- řidič nekomunikuje českým nebo slovenským jazykem</li> </ul>	4× ročně	O	počet zjištěných závad oproti definici standardu z počtu provedených kontrol

Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepřijatelná 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			Nepřijatelná situace	Vyhodnocení		Poznámka/ukazatel
Číslo	Název	Definice		Způsob	Rozsah (čtvrtletí)	Kdo		Frekvence	Kdo	
B16	Čistota zastávkových zařízení	Zastávkový označnick 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 označníků 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 15 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 15 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 nepřijatelných situací



Standard kvality			Úroveň náročnosti	Měření			Nepříjatelná 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

**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](http://pid.cz) ve své aktuální verzi.

Příloha č.2



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

<b>POŽADAVKY MOS NA ODBAVOVACÍ ZAŘÍZENÍ .....</b>	<b>26</b>
SHRNUTÍ DOKUMENTU.....	27
<b>ODBAVENÍ S VYUŽITÍM METODY WHITELIST .....</b>	<b>28</b>
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
<b>ODBAVOVACÍ ZAŘÍZENÍ – TECHNICKÉ VYMEZENÍ, PROCESY .....</b>	<b>30</b>
<b>SOUBĚŽNÉ PROCESY SOUVISEJÍCÍ S ODBAVENÍM .....</b>	<b>31</b>
KOMUNIKACE SPRÁVCŮ ODBAVOVACÍCH ZAŘÍZENÍ VŮČI MOS .....	31
TOKENIZACE V KONCOVÝCH ZAŘÍZENÍCH A PRÁCE S IDENTIFIKAČNÍMI .....	32
<b>ODBAVENÍ POMOCÍ MOBILNÍ APLIKACE .....</b>	<b>33</b>
TECHNICKÉ PARAMETRY .....	33
<b>PŘÍLOHA Č.1 – STRUKTURA WHITELIST .....</b>	<b>34</b>
<b>PŘÍLOHA Č.2 – DATOVÁ VĚTA CARDS EXCHANGE.....</b>	<b>34</b>
<b>PŘÍLOHA Č.3 – PROCESY ODBAVENÍ .....</b>	<b>34</b>
<b>PŘÍLOHA Č.4 – TECHNICKÁ DOKUMENTACE MOBILNÍ APLIKACE PID LÍTAČKA .....</b>	<b>34</b>

## 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 popisující 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 odchyčení 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 zapracovává
    - 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 zapracování 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 zapracování 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 certifikovanou část. 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/algorithmů 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 implementací ověření ostatních partnerských karet v režimu challenge-response.

Správce TMS obdrží stanoveným klíčovacím ceremoniálem od provozovatele systému MOS nové klíče a algoritmy pro tokenizace 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 jízdenných 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.

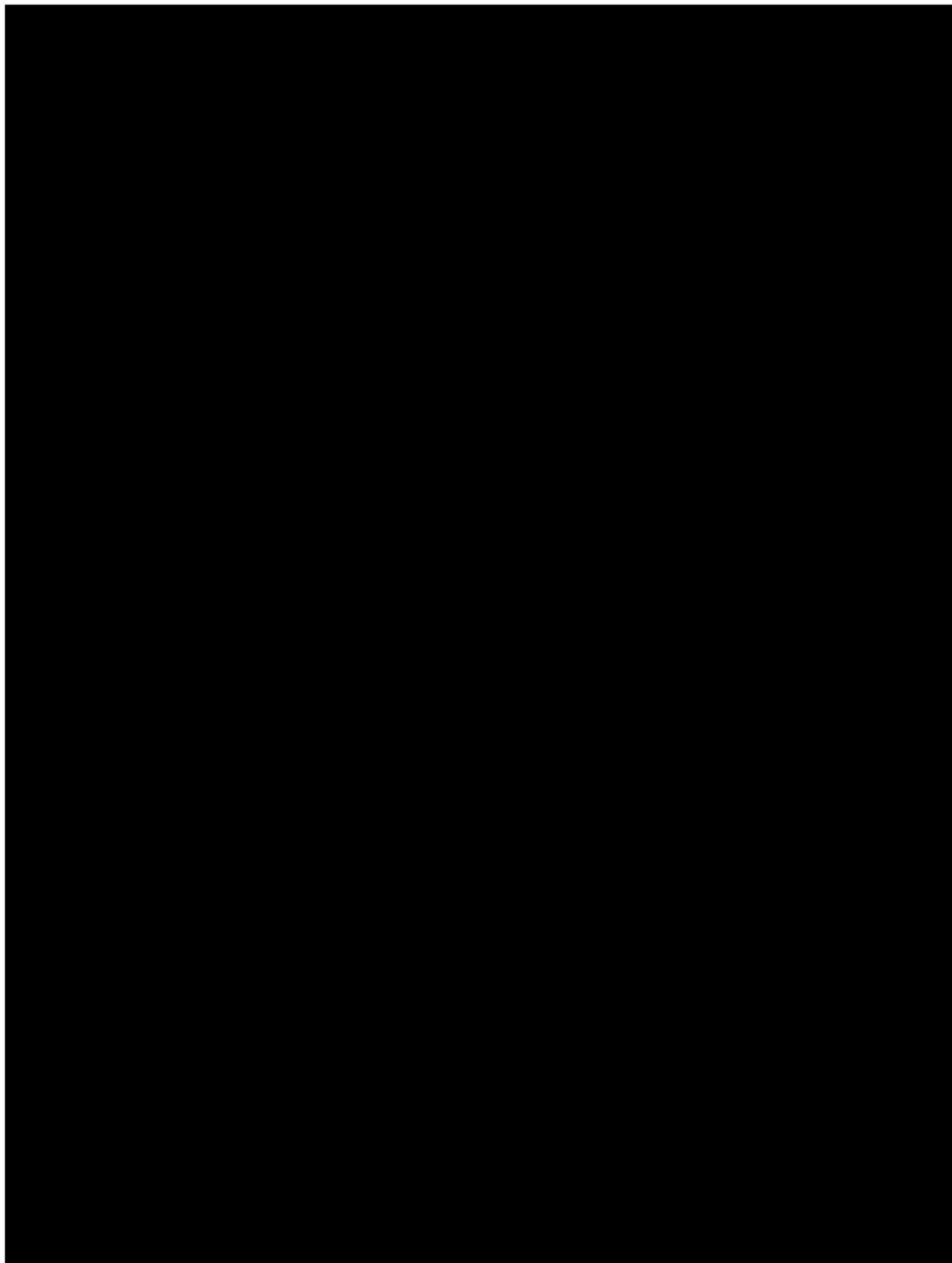
## **4. Příloha č.4 – technická dokumentace mobilní aplikace PID Lítačka**

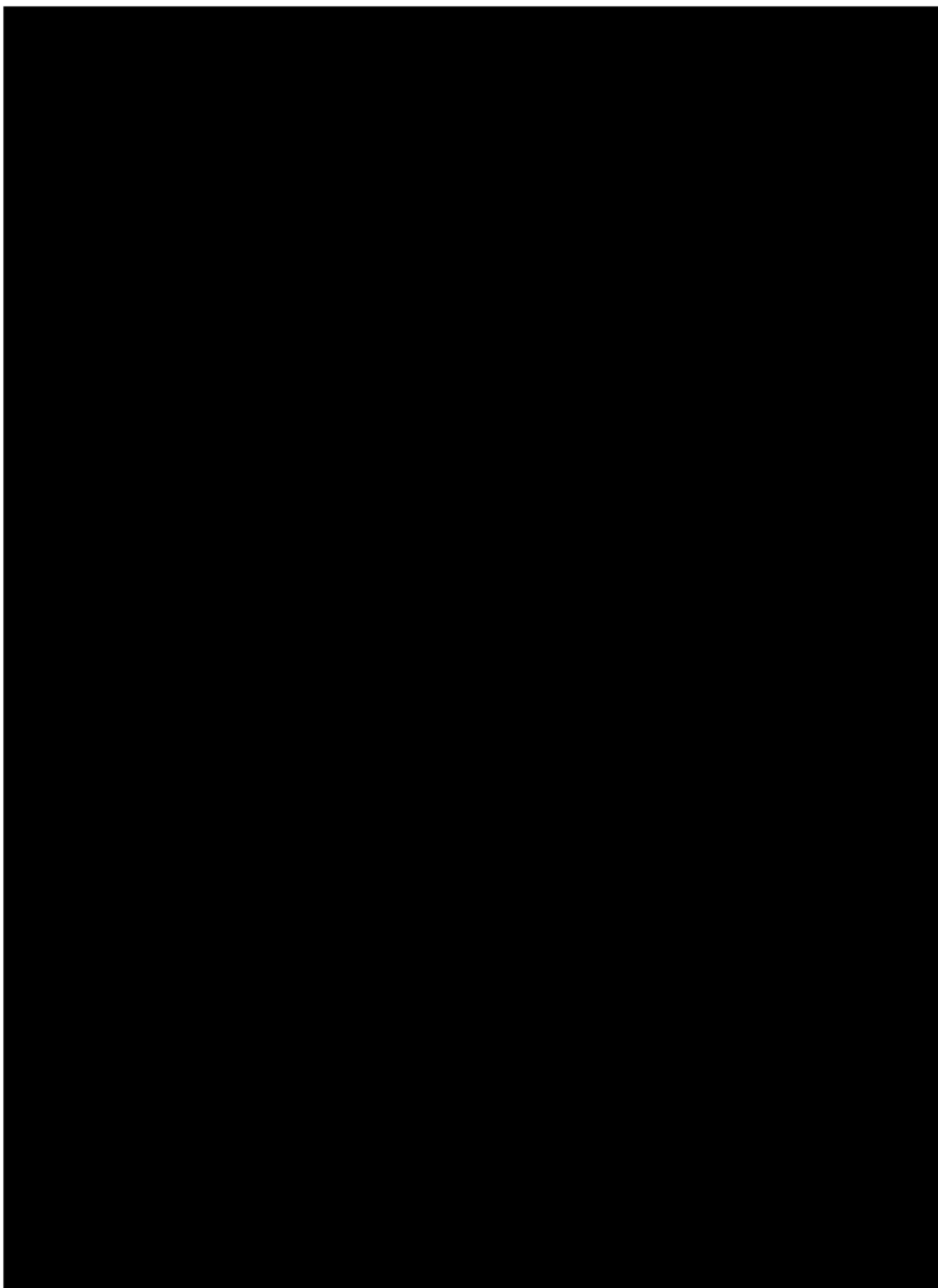
Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

## **5. Příloha č.5 – dokumentace SAM modul**

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.







# SAZEBNÍK POSTIHŮ

## Příloha č. 7

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 prostoj 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 prostoj 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 prostoj 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 označnicku (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 (neplatí 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 (neplatí 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 obslužení plošiny řidičem)	2 000,-	o
6h)	ve vozidle nejsou tlačítka signalizace STOP dostupná po celé délce vozu (pozn. vř) a u každých dveří v max. výšce 1,5 m nad úroveň podlahy nebo některé tlačítko není funkční (kromě 1. dveří vozidel 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 jimi 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 barevně 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 opěraku) neodpovídá požadovaným parametrům 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 označik	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	prostož 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 prostože se rozumí čas odjezdu dle JŘ z výchozí zastávky 1. nerealizovaného spoje výkonu, v případě provedení části spoje je za okamžik vzniku prostože považován čas odjezdu dle JŘ z poslední obslužené zastávky před vznikem okolnosti bránící další jízdě s cestujícími prostož kategorie 1 - všechny prostože z hlediska kategorizace zaviněné (technické závady, personální výpadky apod.) prostož kategorie 2 - všechny prostože z hlediska kategorizace nezaviněné (dopravní nehody, prostože způsobené cestujícími apod.), vyjma neprůjezdnosti komunikace;
n	v případě nahlášení prostože nebo záměny vozidla objednateli nejpozději v následující prac. den do 9 hod.; při pozdějším nahlášení budou prostože 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

## Příloha č. 1

**Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou k zajištění dopravní  
obslužnosti Jihočeského kraje pro oblast Tábor**

Název dokumentu	Odstavec	Znění povinnosti	Způsob porušení	Výše pokuty	Podmínky
Smlouva	58.1	Dopravce je povinen: bezodkladně, nejpozději však ve lhůtě pěti (5) pracovních dnů poté, co mu Objednatel oznámí dle odst. 57 Smlouvy informace o Linkách a obdrží závazné vymezení Linek, podat u Dopravního úřadu žádost o licence na vymezené Linky, pokud těmito licencemi již nedisponuje nebo o ně již nepožádal,	Porušení povinnosti stanovené v tomto odstavci.	5 000 Kč	Za každou Linku, na kterou Dopravce nepodal žádost o licenci, a za každý i započatý den, v němž porušení povinnosti trvá.
Smlouva	58.2	Dopravce je povinen: bezodkladně, nejpozději však ve lhůtě pěti (5) pracovních dnů poté, co mu Objednatel oznámí dle odst. 57 Smlouvy Jízdní řády, předložit Jízdní řády Dopravnímu úřadu ke schválení,	Porušení povinnosti stanovené v tomto odstavci.	2 000 Kč	Za každý Jízdní řád, který Dopravce nepředložil ke schválení, a za každý i započatý den, v němž porušení povinnosti trvá.
Smlouva	58.3	Dopravce je povinen: do patnácti (15) pracovních dnů poté, co mu Objednatel oznámí dle odst. 57 Smlouvy Jízdní řády, předložit Objednateli Oběhy Vozidel.	Porušení povinnosti stanovené v tomto odstavci.	5 000 Kč	Za každý i započatý den, v němž porušení povinnosti trvá.
Smlouva	63.1	Dopravce se zavazuje nejpozději ke dni Zahájení provozu a dále po celou dobu trvání Smlouvy: mít veškeré potřebné licence k provozování veřejné linkové osobní dopravy udělené Dopravním úřadem; s výjimkou případů, kdy změna Jízdních řádů vyžaduje změnu licence či vydání licence	Porušení kterékoliv povinnosti stanovené v tomto odstavci.	5 000 Kč	Za každou licenci, kterou Dopravce nemá a má mít, a za každý i započatý den, v němž porušení povinnosti trvá.

		nové, v takových případech se postupuje podle odst. 136 Smlouvy;			
Smlouva	63.2	Dopravce se zavazuje nejpozději ke dni Zahájení provozu a dále po celou dobu trvání Smlouvy: mít Jízdní řády schválené Dopravním úřadem, které budou v souladu s vymezením příslušných Spojů; s výjimkou případů, kdy změna Jízdních řádů vyžaduje změnu licence či vydání licence nové, v takových případech se postupuje podle odst. 136 Smlouvy;	Porušení kterékoliv povinnosti stanovené v tomto odstavci.	5 000 Kč	Za každý neschválený Jízdní řád a za každý i započatý den, v němž porušení povinnosti trvá.
Smlouva	63.3	Dopravce se zavazuje nejpozději ke dni Zahájení provozu a dále po celou dobu trvání Smlouvy: mít zajištěn Aktuální počet Vozidel, personál a technické zázemí nezbytné pro provozování Veřejných služeb podle schváleného Jízdního řádu, včetně zázemí nezbytného pro výkon veškerých dalších služeb souvisejících s plněním Smlouvy;	Porušení povinnosti mít zajištěn Aktuální počet Vozidel podle tohoto odstavce.	10 000 Kč	Za každé Vozidlo chybějící do celkového Aktuálního počtu Vozidel a za každý i započatý den, v němž porušení povinnosti trvá.
Smlouva	63.5	Dopravce se zavazuje nejpozději ke dni Zahájení provozu a dále po celou dobu trvání Smlouvy: splňovat Technické a provozní standardy, včetně standardů pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace, stanovené obecně závaznými právními předpisy a touto Smlouvou a přílohou (Příloha č. 2 - Technické a provozní standardy) Smlouvy.	Porušení povinnosti dodržet standardy pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace podle tohoto odstavce.	1 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem.  Smluvní pokutu lze ukládat i opakovaně za každý další případ nesplnění povinnosti Dopravcem v každém dalším náhradním termínu poskytnutém Objednatelem ve výzvě ke splnění povinnosti. Výzvu ke splnění povinnosti v náhradním termínu,

					je Objednatel oprávněn učinit vždy nejdříve 3 dny po odeslání předchozí výzvy ke splnění povinnosti.
Smlouva	63.5	Dopravce se zavazuje nejpozději ke dni Zahájení provozu a dále po celou dobu trvání Smlouvy: splňovat Technické a provozní standardy, včetně standardů pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace, stanovené obecně závaznými právními předpisy a touto Smlouvou a přílohou (Příloha č. 2 - Technické a provozní standardy) Smlouvy.	Porušení povinnosti splňovat Technické a provozní standardy podle tohoto odstavce.	1 000 Kč	<p>Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem.</p> <p>Smluvní pokutu lze ukládat i opakovaně za každý další případ nesplnění povinnosti Dopravcem v každém dalším náhradním termínu poskytnutém Objednatelům ve výzvě ke splnění povinnosti. Výzvu ke splnění povinnosti v náhradním termínu, je Objednatel oprávněn učinit vždy nejdříve 3 dny po odeslání předchozí výzvy ke splnění povinnosti.</p> <p>Tato smluvní pokuta se neuplatní v případě porušení takové</p>

					povinnosti, za které je v této příloze (Příloha č. 1 - Tabulka smluvních pokut) stanovena zvláštní smluvní pokuta za porušení povinnosti splňovat Technické a provozní standardy.
Smlouva	64	Dopravce je povinen zahájit provoz na každé jednotlivé Lince a Spoji ke dni Zahájení provozu. Pokud není příslušný Spoj dle Jízdního řádu provozován ke dni Zahájení provozu (zejména z důvodu, že se jedná o den pracovního klidu), je Dopravce povinen zahájit provoz na každém takovém jednotlivém Spoji v den, kdy má být příslušný Spoj dle Jízdního řádu poprvé provozován. V případě, že nebude možné zahájit na některé Lince či Spoji provoz ke dni Zahájení provozu z důvodu, že den vykonatelnosti rozhodnutí o vydání licence či schválení Jízdního řádu nastane později než ke dni Zahájení provozu, pak se Dopravce zavazuje zahájit na této Lince či Spoji provoz ke dni zahájení provozu uvedenému v příslušné licenci nebo vyplývajícímu ze schváleného Jízdního řádu.	Porušení povinnosti stanovené v tomto odstavci.	50 000 Kč	Za každý Spoj, jehož provoz, nebyl zahájen v souladu s tímto odstavcem, a za každý i započatý den, v němž porušení povinnosti trvá.
Smlouva	66	Dopravce je povinen udržovat provoz na jednotlivých Linkách a Spojiích v souladu s příslušnými licencemi a Jízdními řády po celou dobu od Zahájení provozu jednotlivých Linek a Spoju do konce Doby plnění (čl. VI ani XII Smlouvy tím není dotčen).	Dopravce přeruší, omezí, či nezahájí provoz některého ze Spoju, který je povinen provozovat.	1 000 Kč	Za každý i započatý 1 km dopravního výkonu připadajícího na nezahájený, přerušovaný, omezený Spoj.

Smlouva	66	Dopravce je povinen udržovat provoz na jednotlivých Linkách a Spojích v souladu s příslušnými licencemi a Jízdními řády po celou dobu od Zahájení provozu jednotlivých Linek a Spojů do konce Doby plnění (čl. VI ani XII Smlouvy tím není dotčen).	Dopravce v plném rozsahu pozastaví provozování veřejné linkové dopravy podle Smlouvy po dobu delší než 24 hodin.	1 000 000 Kč	Za každých i započatých dalších 24 hodin, v nichž porušení povinnosti trvá, přesahujících 24 hodin od počátku porušení povinnosti.
Smlouva	75	V případě, že nedojde ke změně Jízdních řádů a Aktuální počet Základních vozidel dle aktuálních Oběhů nebude postačovat k pokrytí dopravních potřeb Objednatele, je Dopravce povinen o této skutečnosti Objednatele informovat a na výzvu Organizátora přepracovat Oběhy, zejména posílit odpovídajícím způsobem dopravu na příslušných Spojích tak, aby Aktuální počet Základních vozidel dostačoval k pokrytí dopravních potřeb Objednatele. Do patnácti (15) pracovních dnů po obdržení výzvy Organizátora je Dopravce povinen Organizátorovi předložit nově vypracované Oběhy, aniž by došlo k navýšení Aktuálního počtu Základních vozidel a/nebo změně kategorie Základních vozidel. Nebude-li postup dle předchozí věty možný, je Dopravce povinen do patnácti (15) pracovních dnů po obdržení výzvy Organizátora předložit Organizátorovi návrh na úpravu počtu a/nebo kategorií Základních vozidel, a nově vypracované Oběhy. Následně Organizátor zašle Dopravci Pokyn Objednatele, jehož přílohou bude:	Porušení kterékoliv povinnosti stanovené v tomto odstavci.	1 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem.  Smluvní pokutu lze ukládat i opakovaně za každý další případ nesplnění povinnosti Dopravcem v každém dalším náhradním termínu poskytnutém Objednatelem ve výzvě ke splnění povinnosti. Výzvu ke splnění povinnosti v náhradním termínu, je Objednatel oprávněn učinit vždy nejdříve 3 dny po odeslání předchozí výzvy ke splnění povinnosti.
Smlouva	95	Vozidla musí splňovat parametry stanovené v příloze (Příloha č. 2 - Technické a provozní standardy) Smlouvy. Dopravce se současně	Porušení povinnosti splňovat parametry stanovené v příloze (Příloha č. 2)	1 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem.

		<p>zavazuje v každém jednotlivém okamžiku plnění Smlouvy dodržet nabídnuté složení Základních vozidel dle Závazné nabídky Dopravce se zohledněním změn provedených v souladu se Smlouvou. Objednatel je oprávněn kontrolovat u Dopravce plnění norem kvality dle příslušných právních předpisů, technických norem, Smlouvy a jejích příloh a Dopravce je povinen poskytnout Objednateli k takové kontrole veškerou potřebnou součinnost, včetně potřebných informací a dokumentů. Je-li to možné, Objednatel před provedením kontroly dle tohoto odstavce písemně oznámí Dopravci požadavky na potřebnou součinnost.</p>	Smlouvy.		<p>Smluvní pokutu lze ukládat i opakovaně za každý další případ nesplnění povinnosti Dopravcem v každém dalším náhradním termínu poskytnutém Objednatelům ve výzvě ke splnění povinnosti. Výzvu ke splnění povinnosti v náhradním termínu, je Objednatel oprávněn učinit vždy nejdříve 3 dny po odeslání předchozí výzvy ke splnění povinnosti.</p>
Smlouva	95	<p>Vozidla musí splňovat parametry stanovené v příloze (Příloha č. 2 - Technické a provozní standardy) Smlouvy. Dopravce se současně zavazuje v každém jednotlivém okamžiku plnění Smlouvy dodržet nabídnuté složení Základních vozidel dle Závazné nabídky Dopravce se zohledněním změn provedených v souladu se Smlouvou. Objednatel je oprávněn kontrolovat u Dopravce plnění norem kvality dle příslušných právních předpisů, technických norem, Smlouvy a jejích příloh a Dopravce je povinen poskytnout Objednateli k takové kontrole veškerou potřebnou součinnost, včetně potřebných informací a dokumentů. Je-li to možné, Objednatel před</p>	<p>Porušení povinnosti dodržovat nabídnuté složení Vozidel dle Závazné nabídky Dopravce se zohledněním změn provedených v souladu se Smlouvou.</p>	50 000 Kč	<p>Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem a za každý i započatý kalendářní měsíc, v němž porušení povinnosti trvá.</p>



		provedení kontrol dle tohoto odstavce písemně oznámí Dopravci požadavky na potřebnou součinnost.			
Smlouva	95	Vozidla musí splňovat parametry stanovené v příloze (Příloha č. 2 - Technické a provozní standardy) Smlouvy. Dopravce se současně zavazuje v každém jednotlivém okamžiku plnění Smlouvy dodržet nabídnuté složení Základních vozidel dle Závazné nabídky Dopravce se zohledněním změn provedených v souladu se Smlouvou. Objednatel je oprávněn kontrolovat u Dopravce plnění norem kvality dle příslušných právních předpisů, technických norem, Smlouvy a jejích příloh a Dopravce je povinen poskytnout Objednateli k takové kontrole veškerou potřebnou součinnost, včetně potřebných informací a dokumentů. Je-li to možné, Objednatel před provedením kontroly dle tohoto odstavce písemně oznámí Dopravci požadavky na potřebnou součinnost.	Porušení povinnosti poskytnout Objednateli veškerou potřebnou součinnost ke kontrole.	50 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem.
Smlouva	96	Dopravce se zavazuje vést aktuální seznam Vozidel, a to v elektronické podobě ve formátu (.xls) nebo jeho ekvivalentu, pokud takový ekvivalentní formát Objednatel předem akceptuje. Vzor seznamu Vozidel je uveden v příloze (Příloha č. 6 - Přehled vozového parku – vzor) Smlouvy. Dopravce je povinen při každé změně skladby vozového parku poskytnout Objednateli aktuální seznam Vozidel, a to ve lhůtě deseti (10) pracovních dnů od takové změny.	Porušení povinnosti poskytnout Objednateli při každé změně skladby vozového parku ve stanovené lhůtě aktuální seznam Vozidel.	2 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem a za každý i započatý den prodlení.
Smlouva	97	Dopravce je oprávněn provádět změny ve složení vozového parku a jeho vybavení určeného pro plnění Veřejných služeb pouze na základě Pokynu	Porušení povinnosti stanovené v tomto odstavci.	10 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem

		objednatel nebo s předchozím písemným souhlasem Objednatel.			a za každý i započatý kalendářní měsíc, v němž porušení povinnosti trvá.
Smlouva	99.2	Dopravce je povinen zajistit, že bude zajišťovat Veřejné služby v souladu s Technickými a provozními standardy, a je rovněž povinen zajistit výkon dalších služeb souvisejících s plněním Smlouvy. Dopravce je zejména povinen: evidovat Vozidla způsobem dle přílohy (Příloha č. 6 - Přehled vozového parku – vzor) Smlouvy;	Porušení povinnosti evidovat Vozidla v souladu s tímto odstavcem.	1 000 Kč	Za každé neevidované Vozidlo a za každý i započatý den, v němž porušení povinnosti trvá.
Smlouva	99.3	Dopravce je povinen zajistit, že bude zajišťovat Veřejné služby v souladu s Technickými a provozními standardy, a je rovněž povinen zajistit výkon dalších služeb souvisejících s plněním Smlouvy. Dopravce je zejména povinen: pečovat o interiér a vzhled Vozidel;	Porušení povinnosti pečovat o interiér a vzhled Vozidel v souladu s tímto odstavcem.	1 000 Kč	Za každé Vozidlo, o které nebylo pečováno v souladu s tímto odstavcem, a za každý i započatý den, v němž porušení povinnosti trvá.
Smlouva	99.4	Dopravce je povinen zajistit, že bude zajišťovat Veřejné služby v souladu s Technickými a provozními standardy, a je rovněž povinen zajistit výkon dalších služeb souvisejících s plněním Smlouvy. Dopravce je zejména povinen: zajistit, aby jeho řidiči používali při plnění této Smlouvy stejnokroj;	Porušení povinnosti používat stejnokroj v souladu s tímto odstavcem.	1 000 Kč	Za každého řidiče, který nepoužil stejnokroj, a za každý i započatý den, v němž porušení povinnosti trvá.
Smlouva	99.5	Dopravce je povinen zajistit, že bude zajišťovat Veřejné služby v souladu s Technickými a provozními standardy, a je rovněž povinen zajistit výkon dalších služeb souvisejících s plněním Smlouvy. Dopravce je zejména povinen: zajistit provoz informační kanceláře způsobem dle přílohy (Příloha č. 2 - Technické a provozní standardy) Smlouvy	Porušení povinnosti zajistit provoz informační kanceláře v souladu s tímto odstavcem.	2 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem a za každý i započatý den, v němž porušení povinnosti trvá.

Smlouva	101	Dopravce je povinen zajistit, aby byl jeho personál proškolen pro jednání v krizových situacích, ve vztahu k cestujícím dodržoval normy slušného chování a aby byl schopen poskytovat v českém nebo slovenském jazyce správné informace o Jízdních řádech, tarifech a přepravních podmínkách IDS JK. 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.	Porušení kterékoliv povinnosti personálu stanovené v tomto odstavci.	1 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem.
Smlouva	102	Dopravce je povinen uveřejnit a uznávat tarifní a přepravní podmínky vztahujících se k Veřejným službám a dalším službám souvisejícím s plněním Smlouvy, zejm. tarifní a přepravní podmínky IDS JK, je-li v oblasti, která je předmětem Smlouvy, IDS JK zavedena, příp. národní tarif bude-li zaveden, a dle takových tarifních a přepravních podmínek plnit předmět Smlouvy. Uvedené tarifní a přepravní podmínky budou uplatňovány vůči cestujícím na Linkách a Spojích a Dopravce se od nich nesmí odchýlit. Změny v tarifu IDS JK či základních požadavcích na přepravní podmínky IDS JK Organizátor oznámí Dopravci. Dopravce je povinen informovat cestující o změnách v tarifu a přepravních podmínkách neprodleně prostřednictvím svých webových stránek, popř. odkazem na webové stránky Organizátora, prostřednictvím informační kanceláře dle přílohy (Příloha č. 2 - Technické a provozní standardy)	Porušení povinnosti uplatňovat vůči cestujícím na Linkách a Spojích účinné tarifní a přepravní podmínky IDS JK.	50 000 Kč	Za každý i započatý den, v němž porušení povinnosti trvá.

		Smlouvy a dále ve všech Vozidlech, a to nejpozději do pěti (5) pracovních dnů ode dne předání Organizátorem. Znění tarifu IDS JK je uvedeno v příloze (Příloha č. 8 - Smlouva o spolupráci při zajišťování a provozu IDS JK včetně příloh) Smlouvy.			
Smlouva	102	Dopravce je povinen uveřejnit a uznávat tarifní a přepravní podmínky vztahujících se k Veřejným službám a dalším službám souvisejícím s plněním Smlouvy, zejm. tarifní a přepravní podmínky IDS JK, je-li v oblasti, která je předmětem Smlouvy, IDS JK zavedena, příp. národní tarif bude-li zaveden, a dle takových tarifních a přepravních podmínek plnit předmět Smlouvy. Uvedené tarifní a přepravní podmínky budou uplatňovány vůči cestujícím na Linkách a Spojích a Dopravce se od nich nesmí odchýlit. Změny v tarifu IDS JK či základních požadavcích na přepravní podmínky IDS JK Organizátor oznámí Dopravci. Dopravce je povinen informovat cestující o změnách v tarifu a přepravních podmínkách neprodleně prostřednictvím svých webových stránek, popř. odkazem na webové stránky Organizátora, prostřednictvím informační kanceláře dle přílohy (Příloha č. 2 - Technické a provozní standardy) Smlouvy a dále ve všech Vozidlech, a to nejpozději do pěti (5) pracovních dnů ode dne předání Organizátorem. Znění tarifu IDS JK je uvedeno v příloze (Příloha č. 8 - Smlouva o spolupráci při zajišťování a provozu IDS JK včetně příloh) Smlouvy.	Porušení povinnosti informovat cestující o změnách v tarifu a přepravních podmínkách způsobem a v termínech stanovených v tomto odstavci.	2 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem a za každý i započatý den, v němž porušení povinnosti trvá.
Smlouva	103	Dopravce je povinen provádět odbavování cestujících elektronickým odbavovacím systémem	Porušení povinnosti provádět odbavování cestujících	20 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení

		dle přílohy (Příloha č. 2 - Technické a provozní standardy) Smlouvy. Pro vyloučení pochybností Objednatel stanoví, že pořízení odbavovacího zařízení pro odbavování cestujících dle podmínek Smlouvy a jeho aktualizace po celou dobu plnění je v režii Dopravce a je součástí předmětu Smlouvy. Dopravce je povinen evidovat elektronickým odbavovacím systémem všechny cestující nastupující do Vozidla. Dopravce je povinen vést přesnou evidenci prodaných jízdních dokladů ve struktuře jednotlivých druhů těchto dokladů a tuto evidenci uchovávat po celou dobu plnění a nejméně 5 let poté.	elektronickým odbavovacím systémem v souladu s tímto odstavcem.		povinnosti Dopravcem.
Smlouva	105	Dopravce se zavazuje dodržovat aktuální podmínky IDS JK, je-li v oblasti, která je předmětem Smlouvy, IDS JK zavedena. O změnách podmínek IDS JK je povinen Objednatel/Organizátor informovat Dopravce písemně alespoň třicet (30) dní před jejich zavedením.	Porušení povinnosti dodržovat aktuální Podmínky IDS JK v souladu s tímto odstavcem.	1 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem.  Smluvní pokutu lze ukládat i opakovaně za každý další případ nesplnění povinnosti Dopravcem v každém dalším náhradním termínu poskytnutém Objednatelům ve výzvě ke splnění povinnosti. Výzvu ke splnění povinnosti v náhradním termínu, je Objednatel oprávněn učinit vždy nejdříve 3 dny po

					odeslání předchozí výzvy ke splnění povinnosti.  Tato smluvní pokuta se neuplatní v případě porušení takové povinnosti, za které je v této příloze (Příloha č. 1 - Tabulka smluvních pokut) stanovena zvláštní smluvní pokuta za porušení povinnosti dodržovat aktuální podmínky IDS JK.
Smlouva	106.1	V souvislosti s provozem Veřejných služeb v rámci systému IDS JK je Dopravce povinen zejména: provozovat autobusové linky v systému IDS JK a zajišťovat přepravu cestujících dle schválených a platných jízdních řádů v souladu s tarifem a smluvními přepravními podmínkami IDS JK.;	Porušení povinnosti uznávat jízdní doklady IDS JK.	5 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem.
Smlouva	106.2	V souvislosti s provozem Veřejných služeb v rámci systému IDS JK je Dopravce povinen zejména: zajistit předprodej předplatných časových kuponů IDS JK v předprodejních místech v informačních kancelářích. Software pro tato předprodejní místa, včetně licencí, zajistí a uhradí Organizátor. Hardware si zajistí na své náklady Dopravce s tím, že musí být splněny minimální technické parametry blíže specifikované v přílohách Smlouvy;	Porušení povinnosti stanovené v tomto odstavci.	5 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem.
Smlouva	110	Dopravce je povinen předložit výkazy dle přílohy (Příloha č. 7 - Vzory měsíčních výkazů) Smlouvy	Porušení povinnosti předložit výkazy Organizátorovi ve	2 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení

		Organizátorovi nejpozději do dvacátého pátého (25.) dne kalendářního měsíce následujícího po příslušném kalendářním měsíci, a to v tištěné a elektronické podobě (soubor MS Excel nebo ekvivalent, za předpokladu, že takový ekvivalentní formát Objednatel, resp. Organizátor předem akceptuje). Tyto měsíční výkazy musí být vyplněny řádně a pravdivě a jejich tištěná podoba podepsána osobou oprávněnou jednat za Dopravce. Nestandardní skutečnosti Dopravce doplní vysvětlujícím komentářem. Následně Organizátor předá tyto výkazy Objednateli.	stanoveném termínu dle tohoto odstavce.		povinnosti Dopravcem a za každý i započatý den prodlení.
Smlouva	111	Dopravce je povinen při každé změně Jízdních řádů zaslat aktualizovaný Jízdní řád Organizátorovi ve formátu *isy nebo JDF 1.11., a to nejpozději v den, co aktualizované Jízdní řády předložil Dopravnímu úřadu ke schválení.	Porušení povinnosti stanovené v tomto odstavci.	2 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem a za každý i započatý den prodlení.
Smlouva	112	Dopravce je povinen umožnit Objednateli či Organizátorovi kdykoliv na vyžádání provést kontrolu veškerých dat potřebných pro posouzení správnosti údajů vykazovaných Dopravcem dle předchozích odstavců či jiných ustanovení Smlouvy. Dopravce je rovněž povinen kdykoliv Objednateli či Organizátorovi umožnit kontrolu plnění jakýchkoliv povinností Dopravce dle Smlouvy nebo skutečnosti, zda Dopravce splňuje veškeré zákonné požadavky pro provozování veřejné linkové dopravy v režimu veřejné služby. Při kontrolách je Dopravce povinen poskytnout Objednateli či Organizátorovi veškerou požadovanou součinnost, zejména poskytnout vyžádané dokumenty relevantní pro plnění Smlouvy včetně výročních zpráv, účetních závěrek	Porušení kterékoliv povinnosti stanovené v tomto odstavci.	50 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem.

		a jiných účetních dokladů, zpřístupnit objekty a dopravní prostředky používané k plnění Smlouvy a zajistit přítomnost vedoucích zaměstnanců či členů orgánů Dopravce na jednáních, která budou v rámci kontroly Objednatelům požadována. Organizátor či Objednatel je povinen provádět kontroly způsobem, který nebude nad přiměřenou míru zatěžovat běžný provoz Dopravce.			
Smlouva	114	Dopravce je povinen zajistit, že po celou dobu trvání Smlouvy bude oprávněn Smlouvu dle příslušných právních předpisů plnit, zejména je povinen udržovat v platnosti své podnikatelské oprávnění a způsobilost dle zvláštních právních předpisů k provozování předmětu Smlouvy.	Porušení povinnosti udržovat v platnosti své podnikatelské oprávnění a způsobilost dle zvláštních právních předpisů k provozování předmětu Smlouvy.	1 000 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem.
Smlouva	115	Dopravce se zavazuje vést objektivní, správné, úplné a průkazné účetnictví v souladu s příslušnými právními předpisy. Poskytuje-li Dopravce přepravní služby nebo jiné činnosti mimo poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících podle Smlouvy, je v souladu s § 23 odst. 5 ZVS povinen vést evidenci o nákladech a výnosech z poskytovaných veřejných služeb v přepravě cestujících podle jednotlivých smluv o veřejných službách a rozhodnutí o uložení veřejné služby.	Porušení povinnosti vést evidenci o nákladech a výnosech z poskytovaných veřejných služeb v přepravě cestujících podle jednotlivých smluv o veřejných službách a rozhodnutí o uložení veřejné služby.	50 000 Kč	Za každý i započatý kalendářní měsíc, ve kterém porušení povinnosti Dopravcem trvá.
Smlouva	116	Objednatel je oprávněn pověřit provedením jakékoliv kontroly dle Smlouvy, vyjednáváním jakýchkoliv podmínek dle Smlouvy či poskytováním a získáváním informací o jakémkoliv aspektu Smlouvy externího poradce, zejména auditora či právního, účetního nebo technického poradce. Dopravce je povinen poskytnout takovému poradci stejnou součinnost, jakou by byl jinak povinen poskytnout Objednateli.	Porušení povinnosti poskytnout součinnost podle tohoto odstavce.	50 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem.



Smlouva	117	Dopravce je povinen předložit Organizátorovi oběhy Vozidel při každé jejich změně do patnácti (15) pracovních dnů od skutečnosti zakládající důvod pro takovou změnu. Oběhy Vozidel budou Dopravcem předávány ve formátu, na kterém se Organizátor a Dopravce dohodnou.	Porušení povinnosti předložit Organizátorovi oběhy Vozidel dle tohoto odstavce.	5 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem a za každý i započatý den, v němž porušení povinnosti trvá.
Smlouva	118	Dopravce předloží Organizátorovi do 30. dne měsíce následujícího po ukončení každého čtvrtletí výkaz Dop (MD) 2-04, výkaz Dop (MD) 3-04, případně jiný výkaz, který bude Organizátor požadovat. Dále je Dopravce povinen předložit Organizátorovi do 31. 3. následujícího roku roční přehled o dopravní obslužnosti území kraje (ve formátu dřívějšího výkazu Dop (MD) 10-01).	Porušení kterékoliv povinnosti stanovené v tomto odstavci.	2 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem a za každý i započatý den, v němž porušení povinnosti trvá.
Smlouva	119	Dopravce je povinen zveřejnit schválené Jízdní řády dle platné a účinné legislativy a udržovat je po celou dobu jejich platnosti aktuální a čitelné.	Porušení povinnosti stanovené v tomto odstavci.	2 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem a za každý i započatý den, v němž porušení povinnosti trvá.
Smlouva	121	Dopravce bere na vědomí, že Objednatel je oprávněn využívat vnitřní i vnější plochy Vozidel k reklamním účelům, přičemž příjem z reklamy je příjmem Objednatele. Dopravce se zavazuje poskytnout Objednateli potřebnou součinnost, aby mohl na vnitřní nebo vnější plochy Vozidel umístit reklamu	Porušení povinnosti poskytnout Objednateli potřebnou součinnost podle tohoto odstavce.	2 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem.
Smlouva	126	Dopravce je povinen předložit Organizátorovi vyjádření k návrhu Jízdních řádů do patnácti (15) pracovních dnů. Vyjádření předloží Dopravce včetně nově vypracovaných Oběhů zohledňujících navrhované změny Jízdních řádů.	Porušení povinnosti stanovené v tomto odstavci.	2 000 Kč	Za každý jednotlivý Jízdní řád, vůči kterému byla porušena povinnost Dopravcem, a za každý i započatý den prodlení.

Smlouva	135	O změnách v Jízdních řádech je Dopravce povinen informovat cestující prostřednictvím svých webových stránek, prostřednictvím informační kanceláře a ve všech Vozidlech používaných k plnění Smlouvy ihned jakmile to bude objektivně možné.	Porušení kterékoliv povinnosti stanovené v tomto odstavci.	5 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem a za každý i započatý den prodlení.
Smlouva	136	Objednatel spolu s návrhem požadavku na změnu Jízdního řádu Dopravci sdělí také skutečnost, zda požadovaná změna Jízdního řádu vyžaduje též udělení nové licence pro příslušnou Linku. Dopravce je v takovém případě povinen bezodkladně, nejpozději však ve lhůtě deseti (10) pracovních dnů poté, co mu Objednatel oznámí dle odst. 129 nebo 130 Smlouvy závazné znění Jízdních řádů, podat u Dopravního úřadu žádost o licence na Linky vymezené v tomto návrhu Jízdních řádů, pokud těmito licencemi Dopravce již nedisponuje nebo o ně již nepožádal. Ve lhůtě deseti (10) pracovních dnů po obdržení závazného znění Jízdních řádů v rámci Pokynu Objednatele je Dopravce povinen předložit tyto závazné Jízdní řády Dopravnímu úřadu ke schválení. Dopravce je povinen předložit příslušnému Dopravnímu úřadu žádosti o vydání licence i o schválení Jízdních řádů zpracované v souladu s právními předpisy, úplné a včetně všech právními předpisy vyžadovaných příloh. Dopravce je povinen v řízení o vydání licencí a o schválení Jízdních řádů poskytnout Objednateli i Dopravnímu úřadu veškerou součinnost, zejména na výzvu Objednatele nebo Dopravního úřadu převzít bezodkladně, nejpozději následující pracovní den po obdržení příslušné výzvy, licence a schválené Jízdní řády, a to k tomu oprávněnou	Porušení povinnosti podat žádost o licence nebo o schválení Jízdního řádu Dopravnímu úřadu v termínech stanovených v tomto odstavci.	5 000 Kč	Za každou nepředloženou žádost o licenci či o schválení Jízdního řádu Dopravnímu úřadu a za každý i započatý den, v němž porušení povinnosti trvá.

		osobou, a dále se vzdát práva na odvolání proti souvisejícím rozhodnutím Dopravního úřadu, pokud bude žádostem Dopravce vyhověno v plném rozsahu tak, aby mohly být Veřejné služby poskytovány v souladu s Pokynem Objednatele.			
Smlouva	137	Dopravce se zavazuje předem projednané a Objednatelem závazně požadované změny Jízdních řádů (oznámené v rámci Pokynu Objednatele, případně v jeho aktualizaci) akceptovat. Dopravce není oprávněn sám, bez předchozího výslovného pokynu nebo písemného souhlasu Objednatele, měnit Organizátorem připravený a Dopravním úřadem schválený Jízdní řád.	Porušení zákazu stanoveného v tomto odstavci.	20 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení zákazu Dopravcem.
Smlouva	148	Dopravce je povinen provozovat služby dle Smlouvy tak, aby kumulativní měsíční přesnost na všech Milnících všech Spojů na všech Linkách dosahovala hodnoty alespoň devadesát pět (95) %. Procento je vypočítáno s přesností na jedno (1) desetinné místo dle obecných matematických pravidel zaokrouhlování. Vyhodnocení dosažené přesnosti bude provedeno dispečinkem IDS JK dle pravidel stanovených v příloze (Příloha č. 2 - Technické a provozní standardy) Smlouvy.	Porušení povinnosti stanovené v tomto odstavci.	20 000 Kč	Za každý jednotlivý případ (měsíc) porušení povinnosti Dopravcem, a to za každou i započatou desetinu procenta pod stanovenou hranicí.
Smlouva	149	Objednatel, na základě doporučení Organizátora, je oprávněn Dopravci jednostranně stanovit, ve kterých zastávkách je Dopravce povinen čekat na přípojný spoje, a to ať již na přípojný spoje Dopravce dle Smlouvy, nebo na přípojný spoje jiných dopravců. V této souvislosti vypracuje Organizátor dokument „Čekací doby“, který čekání Dopravce na přípojný spoje upraví v podrobnostech. Poté, co mu bude Objednatelem dokument „Čekací doby“ předložen, je Dopravce	Porušení povinnosti čekat na přípojný spoj dle tohoto odstavce.	5 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem.

		povinen takové čekání na přípojné spoje realizovat do dvou (2) pracovních dnů po dni předání požadavku v souladu s požadavky Objednatele specifikovanými v předloženém dokumentu „Čekací doby“, tj. odjezd ze zastávky, kde je stanoveno čekání na přípoj provést odchylně od pravidelného Jízdního řádu, a to v zájmu uspokojení přepravních potřeb potenciálně přestupujících cestujících. V takovém případě se čekající Spoje nezahrnou do příslušných výkazů zpožděných Spojů, bude-li čekání a tomu odpovídající zpoždění oproti pravidelnému Jízdnímu řádu odpovídat parametrům uvedeným v příslušném dokumentu „Čekací doby“.			
Smlouva	151	Doprovce je oprávněn pro plnění Veřejných služeb využívat poddodavatele pouze v takovém rozsahu, aby nedošlo k porušení ustanovení čl. 4 odst. 7 Nařízení č. 1370/2007, tj. poskytovat minimálně 70 % ročního dopravního výkonu v přepravě cestujících sám.	Porušení povinnosti stanovené v tomto odstavci.	1 000 000 Kč	Za každé i započaté procento pod stanovenou hranici.
Smlouva	156	Doprovce je povinen zajistit platnost Bankovní záruky minimálně po dobu dvou let od Zahájení provozu. Bankovní záruka nemusí být sjednána na celou dobu dvou let od Zahájení provozu, lze ji nahradit Bankovní zárukou platnou po kratší časový úsek, minimálně však na dobu jednoho roku ode dne předložení. Prodloužení nebo nahrazení Bankovní záruky novou Bankovní zárukou musí Doprovce realizovat a předat Objednateli nejpozději měsíc před ukončením její platnosti.	Porušení povinnosti poskytovat Bankovní záruku podle tohoto odstavce.	500 000 Kč	Za každý i započatý den, v němž porušení povinnosti trvá.
Smlouva	161	Doprovce je povinen informovat Organizátora o skutečnostech souvisejících s plněním povinností Doprovce dle odst. 63 Smlouvy (např. o procesu	Porušení kterékoliv povinnosti dle tohoto odstavce.	1 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Doprovcem

		schvalování jízdních řádů, o počtu Dopravcem již vlastněných Vozidel apod.), a to do patnáctého (15.) dne každého kalendářního měsíce, a dále do tří (3) dnů ode dne, kdy bude k poskytnutí takové informace Organizátorem vyzván.			a za každý i započatý den prodlení.
Smlouva	191	Dopravce je oprávněn k postoupení jakýchkoliv práv a povinností ze Smlouvy pouze s předchozím písemným souhlasem Objednatele.	Porušení povinnosti stanovené v tomto odstavci.	1 000 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem.
Smlouva	192	Dopravce je povinen při plnění Smlouvy poskytovat Objednateli nebo Organizátorovi pravdivé informace a nesmí uvést Objednatele nebo Organizátora v omyl.	Porušení povinnosti stanovené v tomto odstavci.	2 000 Kč	Za každou poskytnutou nepravdivou informaci nebo uvedení v omyl Dopravcem.
Technické a provozní standardy	---	---	Porušení kterékoli povinnosti stanovené v příloze (Příloha č. 2) Smlouvy.	5 000 Kč	Za každý jednotlivý případ porušení povinnosti Dopravcem.

## TECHNICKÉ A PROVOZNÍ STANDARDY VEŘEJNÉ LINKOVÉ DOPRAVY V ZÁVAZKU VEŘEJNÉ SLUŽBY V JIHOČESKÉM KRAJI

### Obsah

1.	STANDARDY VYBAVENÍ VOZIDEL .....	3
1.1.	Definice .....	3
1.2.	Kategorizace vozidel .....	3
1.3.	Minimální kritéria technického stavu vozidel používaných k plnění smlouvy o závazku veřejné služby.....	5
1.3.1.	Technický stav vozidel.....	5
1.3.2.	Stáří vozidel.....	5
1.3.3.	Záložní vozidla.....	6
1.3.4.	Pohon (palivo) .....	6
1.3.5.	Enviromentální požadavky .....	6
1.3.6.	Vzhled a barevné označení vozidel .....	6
1.4.	Odbavovací zařízení.....	7
2.	Kritéria pro provozovaná vozidla v průběhu plnění smlouvy.....	7
2.1.	Kritéria pro nově pořízená vozidla od začátku a v průběhu plnění smlouvy ..	7
2.1.1.	Kritéria pro nově pořízená vozidla .....	8
2.1.2.	Dopravní technika.....	8
2.1.3.	Klimatická a světelná pohoda vozidel.....	10
2.1.4.	Požadavky na prostor pro cestující.....	10
2.1.4.1.	Interiér vozidla .....	10
2.1.4.2.	Vyhrazená místa.....	10
2.1.5.	Informační systém pro cestující .....	10
2.1.5.1.	Parametry panelů: .....	11
2.1.5.2.	Hlasový informační systém.....	11
2.1.6.	Signalizační zařízení .....	11
2.2.	Kritéria pro vozidla pořízená před podpisem smlouvy .....	11
2.3.	Nástup do vozidla .....	12
2.4.	Čistota a vzhled vozidel.....	12
3.	SLUŽBY SOUVISEJÍCÍ S PROVOZOVÁNÍM DOPRAVY .....	12
3.1.	Evidence dopravních prostředků používaných k plnění smlouvy .....	12
3.2.	Řidič .....	13
3.3.	Informační kancelář .....	13

3.4.	Přeprava jízdnicích kol a lyží.....	14
4.	STANDARDY DOPRAVNÍCH VÝKONŮ .....	14
4.1.	Přesnost a přistavování vozidel na zastávky .....	14
4.2.	Návaznost spojů .....	15
4.3.	Záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku .....	15
4.4.	Povinnosti pracovníků dopravce.....	15
5.	ŘÍZENÍ PROVOZU A PŘEPRAVNÍ KONTROLA .....	16
5.1.	Řízení provozu .....	16
5.2.	Přepravní kontrola .....	16
5.3.	Informace o dopravních výkonech.....	16
6.	MIMOŘÁDNOSTI V DOPRAVĚ, GARANCE NÁVAZNOSTÍ.....	17
6.1.	Mimořádnosti v dopravě způsobené dopravcem .....	17
6.2.	Mimořádnosti v dopravě způsobené vyšší mocí (nezávislé na dopravci) ....	18
6.3.	Postup v případě mimořádností v dopravě .....	18
6.3.1.	Postup při hodnocení dodržování jízdnicích řádů – zpoždění spojů .....	18
6.4.	Garance návazností .....	19

## Seznam zkratk

EOC.....	elektronické odbavování cestujících
EU .....	Evropská unie
IDS .....	integrováný dopravní systém
IDS JK .....	integrováný dopravní systém Jihočeského kraje
JK .....	Jihočeský kraj
SPP .....	smluvní přepravní podmínky
VLD.....	veřejná linková doprava
VLD JK.....	veřejná linková doprava v závazku veřejné služby Jihočeského kraje
ZVS .....	závazek veřejné služby

## 1. STANDARDY VYBAVENÍ VOZIDEL

### 1.1. Definice

Vozidla zabezpečující dopravu na linkách v závazku veřejné služby Jihočeského kraje (dále jen ZVS JK) musí být homologována dle příslušných platných předpisů EU a ČR.

Všechna provozovaná vozidla musí být homologována výhradně pro kategorie M2, M3. Současně musí splňovat požadavky aktuálního znění Nařízení vlády č. 63/2011 Sb. ze dne 9. února 2011 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 (dále jen Nařízení vlády č. 63/2011 Sb.).

Zadavatel požaduje, aby při zahájení plnění ZVS JK byl dodržen počet nízkopodlažních vozidel dle ustanovení Nařízení vlády č. 63/2011 o stanoveném minimálním počtu vozidel jako bezbariérových (vždy na 6 vozidel jedno bezbariérové – nízkopodlažní, nejméně v provedení Low Entry). U nově pořízených vozidel v průběhu plnění ZVS JK bude vyžadována u vozidel nízkopodlažních nebo Low - Entry minimálně ručně vyklápěná nástupní plošina pro nástup osob s omezenou schopností pohybu.

### 1.2. Kategorizace vozidel

**Vozidla kategorie V („Velký autobus“):** Vozidla provozovaná na spojích v této kategorii M2 nebo M3 jsou zařazena do třídy II dle Vyhlášky o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 341/2014 Sb. (dále jen Vyhláška č. 341/2014 Sb.), tzv. velký autobus.

Velký autobus má kapacitu minimálně (dále jen min.) 47 míst k sezení pro cestující (včetně sklopných sedadel). Sklopných sedadel může být maximálně 10 %. Jejich počet se zaokrouhluje na celá čísla nahoru.

**Vozidla kategorie U („Klasický autobus“):** Vozidla provozovaná na spojích v této kategorii M2 nebo M3 jsou zařazena do třídy II dle Vyhlášky č. 341/2014 Sb., tzv. klasický autobus.

Klasický autobus má kapacitu min. 38 míst k sezení pro cestující (včetně sklopných sedadel). Sklopných sedadel může být maximálně 10 %. Jejich počet se zaokrouhluje na celá čísla nahoru.

**Vozidla kategorie S („Střední autobus“):** Vozidla provozovaná na spojích v kategorii M2 nebo M3 jsou zařazena do třídy II dle Vyhlášky č. 341/2014 Sb., tzv. střední autobus.

Střední autobus má kapacitu min. 22 míst k sezení pro cestující (včetně sklopných sedadel). Sklopných sedadel může být maximálně 10 %. Jejich počet se zaokrouhluje na celá čísla nahoru.



**Vozidla kategorie M („Mini bus“):** tzv. mini bus Vozidla provozovaná na spojích v kategorii M2 nebo M3 jsou zařazena do třídy A dle Vyhlášky č. 341/2014 Sb., tzv. mini bus.

Mini bus má kapacitu min. 15 míst k sezení pro cestující (včetně sklopných sedadel). Sklopných sedadel může být maximálně 10 %. Jejich počet se zaokrouhuje na celá čísla nahoru.

**Vozidlo kategorie D („Dálkový autobus“):** Vozidla provozovaná na spojích v kategorii M3 jsou zařazena do třídy II nebo III dle Vyhlášky č. 341/2014 Sb. Podmínkou je existence zavazadlového prostoru ve vozidle, ve spodní části karoserie. Zadavatel připouští ve třídě II možnost přepravy stojících cestujících.

Dálkový autobus má kapacitu min. 49 míst k sezení pro cestující.

Zadavatel připouští využití tohoto autobusu po doplnění technických prvků jako cyklobus nebo skibus. Tento typ autobusu je dále využitelný pouze na spojích přesahujících délku 50 km.

**Kategorie označená jako VK („Vlek na kola“)** je přívěsný vlek na kola, který splňuje požadavek min. 20 zádržných systémů pro kola.

**Kategorie označená jako ZS („závěsná skříň“)** je závěsná skříň, která splňuje požadavek závěsné skříně na vozidlo pro uložení min. 49 párů lyží.

**Souprava označená jako UV („Cyklobus“)** je souprava, která splňují požadavky min. na vozidla typu „Klasický autobus“ nebo „Dálkový autobus“ s požadavkem doplnění závěsného zařízení pro připojení přívěsu a „vleku na kola“.

**Souprava označená jako DS („Skibus“),** je souprava, která splňují požadavky na vozidla typu „Dálkový autobus“ s možností instalace závěsné skříně na vozidlo a „závěsné skříně“.

Typ (kategorie)	označení	kapacita minimálně sedící cestující
Dálkový autobus	D	49
Velký autobus	V	47*)
Velký autobus nízkopodlažní	VN	47*)
Klasický autobus	U	38*)
Střední autobus	S	22*)
Mini bus	M	15*)
Vlek na kola	VK	**)
Závěsná skříň	ZS	***)

\*kapacita sedící dle kategorie vozidla, do počtu sedících se započítávají i sklopné sedačky do výše 10 % z celkového počtu, jejich povolený počet se zaokrouhuje na celá čísla nahoru

**\*\* Cyklobus: Vlek na kola lze využít pouze v kombinaci s vozidlem, jehož kapacita sedících je minimálně 38. Vlek musí mít minimálně 20 zádržných systémů pro jízdní kola.**

**\*\*\* Skibus: Závěsnou skříň lze využít pouze v kombinaci s vozidlem kategorie D „Dálkový autobus“ s kapacitou minimálně 49 sedících cestujících. Závěsná skříň musí umožňovat přepravu nejméně 49 párů lyží.**

**Pojem Nízkopodlažní vozidlo** Všechna vozidla uváděná jako nízkopodlažní budou alespoň částečně nízkopodlažní. Částečně nízkopodlažní vozidlo je vozidlo vhodné pro veřejnou linkovou osobní dopravu (tzv. LOW ENTRY), u něhož alespoň jedny dveře slouží pro nástup a výstup osob se sníženou schopností pohybu a orientace a k jejich přepravě, a to ve smyslu Vyhlášky č. 341/2014 Sb. (ustanovení předpisu EHK OSN č. 107 Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel kategorie M2 nebo M3 z hlediska jejich celkové konstrukce, čl. 2.1.4).

### **1.3. Minimální kritéria technického stavu vozidel používaných k plnění smlouvy o závazku veřejné služby**

#### **1.3.1. Technický stav vozidel**

Vozidla používaná k provozu plnění ZVS musí splňovat zejména legislativní nařízení o možnosti provozu na pozemních komunikacích, legislativní nařízení k ochraně životního prostředí a legislativní opatření k dodržování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a bezpečnosti cestujících. Vozidla musí procházet systémem technických a garančních kontrol ~~výrobce a garančních podmínek~~ definovaných výrobcem.

#### **1.3.2. Stáří vozidel**

Maximální průměrné stáří vozidel musí činit nejvýše 9 let a maximální stáří jednotlivého vozidla 12 let. Pro určení stáří vozidla je rozhodné datum jeho první registrace.

Pokud se dopravce rozhodne poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na základě smlouvy uzavřené s objednatelem po celou dobu účinnosti smlouvy pouze vozidly, která byla při zahájení plnění smlouvy nová (všechna základní vozidla a záložní vozidla jsou nová), nejde-li po dobu nezbytně nutnou o použití záložního vozidla, potom nesmí průměrné stáří vozidel použitých k plnění Smlouvy přesáhnout 11 let. 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 (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).

### **1.3.3. Záložní vozidla**

Zadavatel požaduje pro zabezpečení trvalého provozu záložní vozidla, která musí splňovat následující požadavky. Záložní vozidlo nesmí být starší 12 let. Musí splňovat minimálně Kritéria pro vozidla pořízená před plněním smlouvy v části 2.2. Zadavatel nepožaduje rozdělení záložních vozidel podle typů uvedených v části 1.2 Kategorizace vozidel, ani nestanoví počet záložních vozidel, ale požaduje nasazení záložního vozidla min. kategorie požadované na daném spoji. Zadavatel omezuje dopravní výkon těchto záložních vozidel v objemu do 20 % z ročního objemu km.

### **1.3.4. Pohon (palivo)**

Zadavatel připouští plnění ZVS JK vozidly s motorem na klasický i alternativní pohon. Zadavatel požaduje, aby při zahájení plnění ZVS JK všechna vozidla plnila emisní normu min. EURO V. U vozidel využívajících alternativních paliv nebo jiných pohonů musí vozidla plnit hodnoty srovnatelné normě EURO V nebo EEV.

Nově uvedená vozidla do provozu od počátku plnění smlouvy musí splňovat standard EURO VI, případně přísnější emisní limity, budou-li v průběhu plnění smlouvy zavedeny. Toto ustanovení platí i pro alternativní paliva nebo jiné pohony.

### **1.3.5. Enviromentální požadavky**

Provozovaná vozidla musí odpovídat platným enviromentálním požadavkům na ochranu životního prostředí. Vyřazená vozidla z provozu bude provozovatel vyřazovat z provozu ~~likvidovat~~ v souladu s platnou legislativou (prodejem nebo likvidací).

### **1.3.6. Vzhled a barevné označení vozidel**

Celkové provedení vozu lak, barevné provedení: v barvách Dopravce, vozidla budou označena logem Jihočeského kraje, vozidla zapojená do Integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje (dále jen IDS JK) rovněž jeho logem, formou polepů, která dodá Zadavatel nebo subjekt pověřený k těmto úkonům Zadavatelem.

Dopravce všechna vozidla označí svým obchodním jménem v souladu s platnou legislativou. Maximální rozměr textového pole 800 x 400 mm o maximální velikosti písma 295 mm, umístěné v první třetině přední části vozidla na obou bocích nebo po vzájemné dohodě mezi dopravcem a organizátorem (JIKORD). Dopravce není oprávněn bez písemného souhlasu organizátora (JIKORD) nebo subjektu pověřeného k těmto úkonům Zadavatelem umisťovat na vozidla jakoukoliv celoplošnou či jinou vnější reklamu. Zadavatel je oprávněn využívat vnitřní i vnější plochy vozidel k reklamním účelům. V takovém případě je dopravce povinen bezplatně poskytnout veškerou součinnost potřebnou k umístění (popř. úpravám) příslušných propagačních náležitostí na vozidla provozovaná dopravcem, zejména po nezbytnou dobu zpřístupnit příslušná vozidla k samotné technické realizaci pověřeným osobám organizátorem (JIKORD) případně subjektu pověřeného k těmto úkonům Zadavatelem. Není dovolena žádná (vnitřní ani vnější) reklama zasahující do oken vozidel, a to ani částečně a veškeré náležitosti související (např. umístění) musí být v souladu s aktuálními právními předpisy a nařízeními. Zadavatel si vyhrazuje rozmístění informačních letáků ve vozidle.

Zadavatel si vyhrazuje během trvání smlouvy o ZVS možnost zavedení jednotného vzhledu nově pořízených vozidel, případné vícenáklady půjdou k tíži Zadavatele.

#### **1.4. Odbavovací zařízení**

Odbavovací systém musí být plně slučitelný se stávajícím systémem odbavení a vedení základních údajů pro potřeby VLD JK. Dopravce zajistí na vlastní náklady korektní datové přenosy mezi jednotlivými vozidly a Centrálním dispečinkem JK prostřednictvím svého odbavovacího zařízení tak, aby byly v předepsaném formátu řádně a včas odesílány polohové informace a organizačně provozní informace. Dopravce je povinen zajistit oboustrannou komunikaci vozidel a dispečinku dopravce s Centrálním dispečinkem JK.

#### **Specifikace odbavovacího zařízení:**

##### **Minimální kritéria**

- barevný displej minimálně 5,5"
- displej cestujícího
- termotiskárna s ořezávačem s rychlostí tisku min. 100 mm/sekunda
- šířka tiskárny min. 60 mm, od třetího dopravního roku plnění smlouvy min. 80 mm
- akceptace časových kuponů IDS JK na papírovém nosiči
- SAM sloty – minimálně 2 ks
- modem pro bezdrátový přenos dat – 3G a vyšší
- možnost vyčtení dat kontaktním médiem (např. USB flash disk)
- systém satelitního sledování GPS
- možnost řízení periferií: IBIS, ethernet, RS 485, USB, CAN (inf. panely)
- provozní teplota: -20°C - +60°C
- klávesnice k plnohodnotnému ovládání (SW nebo mechanická)
- možnost časového řízení panelů

##### **Funkce zařízení na výdej jízdenek:**

- komunikace s dispečerskou aplikací (krajskou a vlastní)
- sledování polohy vozidla
- odbavování cestujících v rámci IDS JK
- papírová jízdenka
- řídicí jednotka vozidlového informačního systému

## **2. Kritéria pro provozovaná vozidla v průběhu plnění smlouvy**

### **2.1. Kritéria pro nově pořízená vozidla od začátku a v průběhu plnění smlouvy**

Všechna nově pořízená vozidla od začátku a v průběhu plnění smlouvy musí být nová. Nové vozidlo znamená vozidlo pořízené za účelem plnění Smlouvy, které dosud nebylo žádným způsobem provozováno v České republice ani v jiném státě ani nebylo používáno ke zkušebním či předváděcím účelům.

### 2.1.1. Kritéria pro nově pořízená vozidla

Dopravce se zavazuje zajistit, že všechna nově pořizovaná vozidla používaná k plnění smlouvy (tj. vozidla pořizovaná od podpisu smlouvy) budou jednotného vzhledu v barvách dopravce, a v souladu s požadavky Zadavatele na vozidla a jejich vybavení.

### 2.1.2. Dopravní technika

**Vozidla kategorie V („Velký autobus“)** jedná se pouze o vozidla kategorie VN („Velký autobus nízkopodlažní): Vozidla provozovaná na spojích v této kategorii M2 nebo M3 jsou zařazena do třídy II dle Vyhlášky č. 341/2014 Sb. tzv. velký autobus.

Velký autobus má kapacitu minimálně (dále jen min.) 47 míst k sezení pro cestující (včetně sklopných sedadel). Sklopných sedadel může být maximálně 10 %. Jejich počet se zaokrouhuje na celá čísla nahoru.

Velký autobus je nízkopodlažní.

Počet míst pro dětské kočárky nebo invalidní vozíky: min. 1.

Počet míst pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: min. 2.

Počet dveří: min. 2.

První dveře – nástupní musí mít šíři min 600 mm, druhé dveře – nástupní a výstupní musí mít šíři min. 1200 mm. Vozidla musí být vybavena minimálně ručně vyklápěnou nástupní plošinou pro nástup osob s omezenou schopností pohybu.

**Vozidla kategorie U („Klasický autobus“):** Vozidla provozovaná na spojích v této kategorii M2 nebo M3 jsou zařazena do třídy II dle Vyhlášky č. 341/2014 Sb. tzv. klasický autobus.

Klasický autobus má kapacitu min. 38 míst k sezení pro cestující (včetně sklopných sedadel). Sklopných sedadel může být maximálně 10 %. Jejich počet se zaokrouhuje na celá čísla nahoru.

Počet míst pro dětské kočárky: min. 1.

Počet míst pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: min. 2.

Počet dveří: min. 2.

První dveře – nástupní musí mít šíři min. 600 mm, druhé dveře – nástupní a výstupní musí mít šíři min. 800 mm.

V případě nově pořízeného nízkopodlažního vozidla musí být druhé dveře (výstupní – nástupní) šíře min. 1200 mm a musí být vybaveno minimálně ručně vyklápěnou nástupní plošinou pro nástup osob s omezenou schopností pohybu.

**Vozidla kategorie S („Střední autobus“):** Vozidla provozovaná na spojích v kategorii M2 nebo M3 jsou zařazena do třídy II dle Vyhlášky č. 341/2014 Sb. tzv. střední autobus.

Střední autobus má kapacitu min. 22 míst k sezení pro cestující (včetně sklopných sedadel). Sklopných sedadel může být maximálně 10 %. Jejich počet se zaokrouhuje na celá čísla nahoru.

Počet míst pro dětské kočárky: min. 1.

Počet míst pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: min. 2.

Počet dveří: min. 2.

První dveře – nástupní musí mít šíři min. 600 mm, druhé dveře – nástupní a výstupní musí mít šíři min. 800 mm.

V případě nově pořízeného nízkopodlažního vozidla musí být druhé dveře (výstupní – nástupní) šíře min. 1200 mm a musí být vybaveno minimálně ručně vyklápanou nástupní plošinou pro nástup osob s omezenou schopností pohybu.

**Vozidla kategorie M („Mini bus“):** tzv. mini bus Vozidla provozovaná na spojích v kategorii M2 nebo M3 jsou zařazena do třídy A dle Vyhlášky o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 341/2014 Sb. tzv. mini bus.

Mini bus má kapacitu min. 15 míst k sezení pro cestující (včetně sklopných sedadel). Sklopných sedadel může být maximálně 10 %. Jejich počet se zaokrouhuje na celá čísla nahoru.

Počet míst pro dětské kočárky: min. 1.

Počet míst pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: min. 2.

Počet dveří: min. 1.

Dveře – nástupní a výstupní musí mít šíři nejméně 600 mm,

**Vozidlo kategorie D („Dálkový autobus“):** Vozidla provozovaná na spojích v kategorii M3 jsou zařazena do třídy II nebo III dle Vyhlášky č. 341/2014 Sb. Podmínkou je existence zavazadlového prostoru ve vozidle, ve spodní části karoserie. Zadavatel připouští ve třídě II možnost přepravy stojících cestujících.

Dálkový autobus má kapacitu min. 49 míst k sezení pro cestující.

Zadavatel připouští využití tohoto autobusu po doplnění technických prvků jako cyklobus nebo skibus. Tento typ autobusu je dále využitelný pouze na spojích přesahujících délku 50 km.

Počet míst pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: min. 2.

Počet dveří: min. 2.

První dveře – nástupní musí mít šíři nejméně 600 mm, druhé dveře – nástupní a výstupní musí mít šíři min. 800 mm.

**Kategorie označená jako VK („Vlek na kola“)** je přívěsný vlek na kola, který splňuje požadavek min. 20 zádržných systémů pro kola.

**Kategorie označená jako ZS („závěsná skříň“)** je závěsná skříň, která splňuje požadavek závěsné skříně na vozidlo pro uložení min. 49 párů lyží.

**Souprava označená jako UV („Cyklobus“)** je souprava, která splňují požadavky min. na vozidla typu „Klasický autobus“ nebo „Dálkový autobus“ s požadavkem doplnění závěsného zařízení pro připojení přívěsu a „vleku na kola“.

**Souprava označená jako DS („Skibus“),** je souprava, která splňují požadavky na vozidla typu „Dálkový autobus“ s možností instalace závěsné skříně na vozidlo a „závěsné skříně“.

### **2.1.3. Klimatická a světelná pohoda vozidel**

Zadavatel požaduje, aby při pořízení vozidel k plnění ZVS JK v jednotlivých letech plnění (tj. vozidla pořizovaná od podpisu smlouvy), byla všechna vozidla určená pro plnění ZVS JK vybavena klimatizací vnitřních prostor vozidla – celého prostoru vozidla včetně prostor řidiče. Klimatizace bude povinně využívána, když teplota okolí přesáhne +25 °C a je nutné zabezpečit ochlazování vnitřního prostoru. Při teplotách nad +33 °C je požadováno snížení teploty klimatizací min. o 5 °C. Pokud řidič není schopen zjistit vnější teplotu vzduchu, zahájí ochlazování vozidla dle svého uvážení nebo na žádost cestujících.

Řidiči všech vozidel standardu jsou povinni temperovat vozidlo, pokud vnější teplota vzduchu poklesne pod + 15 °C. Pokud řidič není schopen zjistit vnější teplotu vzduchu, zahájí temperování vozidla dle svého uvážení nebo na žádost cestujících.

Při zahájení denního provozu v zimním období od 1. 10. do 31. 3. následujícího roku požaduje Zadavatel vyhřátí vozidla na hodnotu nejméně + 15 °C, a to ve výšce 1 m od podlahy vozidla.

### **2.1.4. Požadavky na prostor pro cestující**

#### **2.1.4.1. Interiér vozidla**

Vozidla musí splňovat tyto požadavky:

sedáčky budou čalouněné s výškou opěradla od plochy sedáku alespoň 680 mm, šířka sedáku sedaček bude od 400 – 620 mm, výška sedaček od podlahy bude min. 1000 mm (včetně opěradla). U vozidel kategorie D („Dálkový autobus“) jsou požadována polohovatelná opěradla. Vozidla musí být vybavena klimatizací vnitřních prostor vozidla – celého prostoru vozidla včetně prostor řidiče. Při zastavení vozidla v zastávce a nástupu nebo výstupu cestujících musí být užito maximálního osvětlení vozidla v prostoru pro cestující. Vozidla Zadavatel požaduje vybavit protiskluzovou podlahovou krytinou, všechna vozidla budou vybavena WIFI s minimální rychlostí 5 Mbit/s – ve volně dostupné síti. Ve velkém autobusu a klasickém autobusu se dále požaduje min. 5 míst vybavených pro připojení USB nabíječky, ve středním autobusu a minibusu min. 2 místa vybavená pro připojení USB nabíječky a v dálkovém autobusu min 10 míst vybavených pro připojení USB nabíječky.

#### **2.1.4.2. Vyhrazená místa**

Ve vozidle s výjimkou Dálkového autobusu musí být vyhrazený prostor pro min. jeden kočárek a v nízkopodlažních vozidlech min. jeden kočárek nebo invalidní vozík. V dopravním prostředku upraveném pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu musí být tyto prostory vybaveny i úchyty pro invalidní vozík. Ve všech vozidlech musí být vyznačena min. 2 místa pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

### **2.1.5. Informační systém pro cestující**

Směrový elektronický panel: všechna vozidla budou vybavena předním, zadním a bočním funkčním elektronickým panelem, který bude dobře čitelný za všech světelných podmínek:

přední panel bude umístěn v horní části čelního okna, zadní panel bude umístěn přednostně vpravo při pohledu z vně vozidla, boční panel bude umístěn v horní části některého z bočních oken, a to co nejbližší nástupním dveřím na pravé straně vozidla tak aby panel byl viditelný pro nastupující cestující.

#### **2.1.5.1. Parametry panelů:**

Přední panel min. 19 x 176 bodů rastr min. 10 mm rozložení panelu: zobrazení čísla linky 19x32 barevné provedení zelená barva, zobrazení cílové stanice 19x144 barevné provedení zelená barva, boční panel min. 19x128 bodů rastr min. 10 mm rozložení panelu: zobrazení čísla linky 19x32 barevné provedení zelená barva, zobrazení cílové stanice 19x96 barevné provedení zelená barva, zadní panel min. 19x32 bodů rastr min. 10 mm rozložení panelu: zobrazení čísla linky 19x32 barevné provedení zelená barva. Panely musí umožnit v definovaných polích zobrazovat texty, čísla linek, dále údaje dle dohody se Zadavatelem.

Vozidla budou vybavena vnitřním informačním displejem (popř. LCD) o rozměru min 19". Přesný vzhled a obsah textu vnitřního informačního displeje bude stanoven po vzájemné dohodě mezi dopravcem a organizátorem (JIKORD) nebo subjektem pověřeným k těmto úkonům Zadavatelem. Zadavatel si vyhrazuje právo zveřejňování informací zdarma. Dopravce může využívat informační panely ke komerční reklamě pouze se souhlasem Zadavatele.

#### **2.1.5.2. Hlasový informační systém**

Vozidla budou vybavena přípravou na osazení audiosystému.

#### **2.1.6. Signalizační zařízení**

Všechna nově pořizovaná vozidla v průběhu plnění smlouvy musí být vybavena minimálně 3 tlačítka se signalizačním zařízením a světelnou signalizací o zastavení autobusu v zastávce (nápis STOP) rovnoměrně rozmístěným po celé délce vozidla, umožňujícím informovat řidiče o:

1. nutnosti nouzového zastavení,
2. výstupu osoby se sníženou schopností pohybu a orientace cestujícího s kočárkem apod.,
3. zastavení vozidla na znamení.

### **2.2. Kritéria pro vozidla pořízená před podpisem smlouvy**

Dopravce se zavazuje zajistit, že všechna vozidla pořízená před podpisem smlouvy budou v souladu s Technickými a provozními standardy veřejné linkové dopravy v závazku veřejné služby v Jihočeském kraji s výjimkou kapitoly 2.1. Kritéria pro nově pořízená vozidla od začátku a v průběhu plnění smlouvy.

Vozidlo musí splňovat min. počet míst k sezení pro cestující odpovídající kategorii vozidel určené pro daný oběh.

Řidiči všech vozidel jsou povinni temperovat vozidlo, pokud vnější teplota vzduchu poklesne pod + 15 °C. Pokud řidič není schopen zjistit vnější teplotu vzduchu, zahájí temperování vozidla dle svého uvážení nebo na žádost cestujících.



Při zahájení denního provozu v zimním období od 1. 10. do 31. 3. následujícího roku požaduje Zadavatel vyhřátí vozidla na hodnotu nejméně + 15 °C, a to ve výšce 1 m od podlahy vozidla.

Od třetího dopravního roku plnění smlouvy budou všechna vozidla (tj. i vozidla pořízená před začátkem plnění smlouvy) upravena takto:

vozidlo bude vybaveno předním, zadním a bočním funkčním osvětleným elektronickým panelem, který musí umožnit v polích zobrazovat texty, čísla linek a dále údaje dle dohody se Zadavatelem, přičemž **není vyžadováno barevné provedení zelená barva,**

vozidlo musí mít vyznačena min. dvě místa pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace,

vozidlo musí umožňovat přepravu kočárků,

vozidlo musí mít min. dvoje dveře s výjimkou Mini busů.

### 2.3. Nástup do vozidla

Cestující bude využívat k nástupu do vozidla výhradně první přední dveře z důvodu odbavení. Jedinou výjimkou je nástup cestujících s kočárkem nebo vozíkem pro invalidy a doprovod, vždy po ohlášení řidiči. Další dveře autobusu jsou určeny pouze pro výstup. Manuální výklopnou plošinu ovládá řidič.

### 2.4. Čistota a vzhled vozidel

Vozidla musí být udržována v čistotě – interiér i exteriér.

## 3. SLUŽBY SOUVISEJÍCÍ S PROVOZOVÁNÍM DOPRAVY

### 3.1. Evidence dopravních prostředků používaných k plnění smlouvy

Dopravce je povinen bezprostředně informovat organizátora (JIKORD) nebo subjekt pověřený k těmto úkonům Zadavatelem o vozidlech nově zařazovaných do provozu a o vozidlech, která se z provozu trvale vyřazují i v případě jakékoliv změny (dočasného vyřazení).

Dopravce je povinen organizátorovi (JIKORD) nebo subjektu pověřenému k těmto úkonům Zadavatelem předat veškeré identifikační údaje k vozidlu (úplná kopie TP) a tabulku „Struktura provozovaných vozidel“ v této podobě:

P.č.	Registr. Značka	Tovární značka	Typ	Délka (m)	Kategorie	Počet míst k sezení	Počet míst celkem	Rok výroby	Nízko-podlažní (ano/ne)	Klimatizace (ano/ne)	Základní vozidlo (zák./) Záložní vozidlo (zál.)	Poznámka
------	-----------------	----------------	-----	-----------	-----------	---------------------	-------------------	------------	-------------------------	----------------------	---	----------

Tyto údaje je dopravce povinen aktualizovat při každé změně (zařazení do provozu či vyřazení vozidla z provozu v rámci plnění Smlouvy).

Před uvedením vozidla do provozu a při výměně odbavovacího zařízení je dopravce povinen organizátorovi (JIKORD) nebo subjektu pověřenému k těmto úkonům Zadavatelem předat údaje o typu a technických specifikacích odbavovacího zařízení (využívaný systém datových vět, odezva systému, formát zadávaných JŘ...).

### 3.2. Řidič

Požadavky na ústroj řidičů a ostatní obsluhu budou v souladu s povinným interním předpisem dopravce, který bude organizátorem (JIKORD) nebo subjektem pověřeným k těmto úkonům Zadavatelem odsouhlasen před podpisem smlouvy. Řidič musí ovládat český jazyk (číst, mluvit a psát). Pracoviště řidiče bude vybaveno telefonem s handsfree sadou pro případnou hlasovou komunikaci.

### 3.3. Informační kancelář

Doprovce, který bude zajišťovat provoz v ZVS JK je povinen zajistit ke dni zahájení provozu otevření a provoz nejméně jedné informační kanceláře ve všech obcích s rozšířenou působností ve vysoutěžené oblasti. Dopravce je povinen zřídit informační kancelář v prostorách autobusového nádraží, případně v centru města. Zadavatel klade důraz na zajištění dobré dostupnosti a dobrého označení informační kanceláře pro cestující. Dopravce zajistí, že informační kancelář bude otevřena nejméně po dobu 8 hodin v pracovní den a ve dnech pracovního klidu a volna bude otevřena dle dohody s organizátorem (JIKORD) nebo subjektem pověřeným k těmto úkonům Zadavatelem.

Informační služby musí zahrnovat bezplatné informování o spojení v rozsahu veřejné dopravy v České republice (autobusové, železniční, případně jiné) dle informací zveřejněných na <http://jizdnirady.idnes.cz/> nebo na jiném organizátorem (JIKORD) nebo subjektem pověřeným k těmto úkonům Zadavatelem určeném informačně-dopravním webu.

Informační kancelář dopravce bude vybavena platebním terminálem pro bezkontaktní platební karty obvyklých společností (např. Visa, Mastercard), PC aktuální standardní kancelářské konfigurace připojeným do internetového prostředí a následně do BackOffice, čtečkou bankovních karet s příslušným software rovněž připojenou do internetu a skenerem.

BackOffice představuje SW nástroj s následujícími moduly:

**Pokladna** – slouží k zaplacení odpočtů.

**Pokladní deník** – zajišťuje zobrazení všech transakcí v pokladně v daném období.

**Transakce** – slouží pouze pro přehledové zobrazení transakcí na vozidle dle zadaných kritérií: datum, vozidlo, řidič, zastávky atd. Je možno takto dohledat jednotlivé transakce (či části transakce – část jízdy na předplatné a část jízdy za hotové).

**Odpočty** – zobrazí seznam odpočtů dle zadaných kritérií.

**Frekvenční výkaz** – je to asi nejsložitější statistika. Provede souhrnnou zprávu o tržbách dle tarifů, data, případně linky či spoje.

**Statistiky pro dny, řidiče a odbavovací počítače – strojky**, jedná se o podobnou tabulku, jako v případě frekvenčního výkazu, ale vše je tříděno po dnech, řidičích nebo odbavovacích počítačích (strojcích).

**Statistiky pro linky a spoje** – dává tak provozovateli možnost sledovat vytíženost jednotlivých zastávek pro nástup či výstup a případně tak upravit linky a spoje.

**Zastávky** – umožňují import ve formátu JDF z CIS a to doplnění i kompletní načtení dat, pokud nebyla data již načtena. Zastávky lze editovat (přidat novou, upravit stávající) nebo exportovat v XML formátu pro kasičky.

**Linky** – zobrazují kompletní přehled linek, který je načten z JDF.

**Tarify** – zobrazují všechny použité tarify a umožňují editaci stávajících a vytváření nových.

**Ceníky** – slouží k vytváření, editaci a zobrazení ceníků.

**Přiřazování ceníků** – zde lze linkám přiřadit některý z již vytvořených ceníků a také zobrazit již přiřazené ceník.

**Uživatelé** – kromě zobrazení jejich seznamu, může uživatel s dostatečným oprávněním nastavit jednotlivým uživatelům práva v rámci programu (editace dat, provádění clearingů, vybírání peněz, upravování uživatelů atd.)

Se souhlasem organizátora (JIKORD) nebo subjektu pověřeného k těmto úkonům Zadavatelem může informační kancelář soustředit více služeb souvisejících s informovaností cestujících a prodejem produktů dopravce. Zadavatel si vyhrazuje právo poskytovat informace o dopravních produktech zadavatele a prodeje dopravních produktů zadavatele, případně subjektu pověřeného k těmto úkonům Zadavatelem (Jikord). Informační kancelář musí být provozována do uplynutí posledního dne měsíce, ve kterém byla smlouva ukončena.

### **3.4. Přeprava jízdnicích kol a lyží**

Zadavatel souhlasí s přepravou jízdnicích kol na zvláštním zařízení vozidla nebo většího počtu lyží mimo interiér vozidla včetně ostatního sportovního vybavení. Rovněž musí být maximálně dodrženy všechny náležitosti jízdnicího řádu a přeprava musí být v souladu s právními předpisy.

## **4. STANDARDY DOPRAVNÍCH VÝKONŮ**

### **4.1. Přesnost a přistavování vozidel na zastávky**

Dopravce je povinen zajistit, aby všechny spoje odjely z výchozí zastávky včas. Předčasný odjezd spojů ze všech zastávek uvedených ve schváleném jízdním řádu není dovolen. V případě existujících nebo očekávaných dlouhodobějších problémů s dodržováním jízdního řádu je dopravce povinen poskytnout organizátorovi (JIKORD) nebo subjektu pověřenému k těmto úkonům Zadavatelem potřebnou součinnost při řešení problému.

#### **4.2. Návaznost spojů**

Každý řidič musí být vybaven aktuálním rozpisem denních spojů (turnusem), který vykonává v daný den. Dopravce je povinen zajistit, aby řidiči dodržovali všechny pokyny v jízdním řádu a byli informováni o navazujících spojích v přestupních bodech.

Čekání v případě zpoždění, resp. mimořádností se řídí pokyny Centrálního dispečinku JK, pokud nejsou tyto pokyny v rozporu s pracovně právní legislativou či provozními potřebami dopravce.

#### **4.3. Záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku**

Každé vozidlo musí být vybaveno záznamem o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku v souladu s platnou legislativou a předpisy.

#### **4.4. Povinnosti pracovníků dopravce**

Pracovníci dopravce se musí k cestujícím chovat slušně, vstřícně, citlivě a nesmějí být na cestující hrubí. Urážení ostatních účastníků silničního provozu řidičem je neakceptovatelné. Řidič případně jiný zaměstnanec dopravce je povinen informovat cestující o všech nestandardních situacích, které během jejich přepravy nastanou, přičemž se zejména jedná o mimořádnosti v dopravě. V takovém případě je řidič povinen co nejdříve poskytnout cestujícím informaci o přibližné délce čekání, případně o způsobu, jakým se situace bude řešit. Řidič je povinen zastavit na každé zastávce dle platného jízdního řádu a umožnit výstup a nástup cestujících.

Dopravce je povinen zabezpečit výlep platných nebo aktualizovaných (nových, výlukových, objížďkových jízdních řádů) tato činnost je periodická a vždy vázaná na požadavek objednatele při jakékoli změně nebo aktualizaci jízdního řádu. Dopravce je povinen trvale udržovat na stanovené výleповé desce čitelné aktuální jízdní řády, a to nejlépe v nepromokavém provedení. Dopravce odpovídá za stav jízdních řádů (nepoškozenost, čitelnost a aktuálnost) vylepených jízdních řádů. Dopravce je povinen provádět pravidelnou kontrolu výše uvedených požadavků a vlastními silami tyto požadavky zabezpečit. V případě poškození nebo odcizení výleповé desky oznámí tuto skutečnost zadavateli, který rozhodne o způsobu opravy a finanční náhrady. Označníky nejsou majetkem dopravce, ale dopravce provádí kontrolu technického stavu označků. V případech zjištění závažného nepořádku (rozházené odpady nebo jiné znečištění) oznámí tuto skutečnost zadavateli.

## **5. ŘÍZENÍ PROVOZU A PŘEPRAVNÍ KONTROLA**

### **5.1. Řízení provozu**

Každé vozidlo dopravce zajišťující obslužnost území spravovaného organizátorem (JIKORD) nebo subjektem pověřeným k těmto úkonům Zadavatelem musí být vybaveno řídicím modulem pro vyhodnocení polohy a komunikaci s Centrálním dispečinkem JK. Technické řešení a další požadavky jsou podrobně uvedeny v příloze 8 návrhu smlouvy Smlouva IDS JK včetně příloh, Přístupová smlouva k CD JK.

Centrální dispečink JK nebo subjekt pověřený k těmto úkonům Zadavatelem bude přijímat informace o poloze všech vozidel veřejné dopravy v ZVS JK. Systém je založen na integraci dat z mnoha zdrojů (dopravci, dopravní informace, uzavírky, nehody, mimořádnosti apod.).

Dopravce bude řádně seznámen s řízením, vyhodnocováním a funkčností provozu v rámci provozních náležitostí Centrálního dispečinku JK.

### **5.2. Přepavní kontrola**

Kontrolu přepravní kázně cestujících týkající se dodržování Tarifu VLD JK nebo Tarifu IDS JK a Smluvních přepravních podmínek VLD JK nebo Smluvních přepravních podmínek IDS JK a kontrolu pracovníků dopravců při prodeji jízdních dokladů provádí organizátor (JIKORD) nebo subjekt pověřený k těmto úkonům Zadavatelem. Uvedené právo nevyklučuje kontrolu přepravní kázně cestujících ze strany Dopravce nebo jím pověřeného subjektu pro potřeby Dopravce. Dopravce je povinen za účelem kontroly dodržování jízdních řádů a dalších smluvních povinností dle Smlouvy poskytnout Organizátorovi dva (2) průkazy opravňující k bezplatné přepravě na jakékoli lince provozované v rámci Smlouvy.

### **5.3. Informace o dopravních výkonech**

Dopravce zabezpečí předání informací zadavateli v následující struktuře. BackOffice umožňuje vytvářet libovolné sestavy z výstupních dat minimálně z následujících volitelných parametrů:

- 1) časové období
- 2) číslo odbavovacího zařízení
- 3) číslo řidiče
- 4) číslo odpočtu
- 5) číslo jízdenky
- 6) druh platby (hotovostní, bezhotovostní, dobíjení elektronické peněženky, rozlišení dle jednotlivých druhů měn);
- 7) druh (číslo) tarifu
- 8) linka
- 9) spoj
- 10) tarifní zóny zakoupené
- 11) tarifní zóny projeté na linkospoji

- 12) tarifní kilometry odpovídající zakoupenému dokladu případně počet zón dle druhu tarifu
- 13) tarifní číslo nástupní zastávky
- 14) tarifní číslo výstupní zastávky
- 15) cena vč. DPH
- 16) měna
- 17) DPH jízdenky
- 18) datum prodeje dokladu
- 19) čas prodeje dokladu
- 20) NetworkID IDS, ve které byla jízdenka vydaná
- 21) nástupní zastávka (CIS číslo)
- 22) výstupní zastávka (CIS číslo)
- 23) storno jízdenky
- 24) počet osob
- 25) druh tarifu (jízda / nákup dokladu / dobití EP / dobití kupónu / ..)
- 26) platnost jízdenky

Výstupy jsou poskytovány ve standardních datových formátech (XLS, CSV, TXT, XML,...).

Dále je dopravce povinen zasílat organizátorovi (JIKORD) nebo subjektu pověřenému k těmto úkonům Zadavatelem pravidelné sestavy popisující tržby v závislosti na dopravním výkonu (linka, spoj). Zadavatel požaduje, aby sestavy byly ve strojově čitelném formátu. Pro zabezpečení činnosti dispečinku je dopravce povinen dodávat sestavy denních oběhů vozidel ve strojově čitelném formátu, aktuální nebo objížďkové jízdní řády ve formátu JDF (organizátor v současné době používá formát isy) nebo jiném čitelném formátu. Dopravce je povinen dále dodávat úplné informace o provedeném dopravním výkonu odjeté nebo neodjeté spoje navýšení nebo ponížení km případně informace o možných úpravách časových poloh spojů. Dopravce je dále povinen zaslat veškeré informace o počtu cestujících přepravených na lince a spoji za jednotlivé dny dle platných jízdních řádů tyto informace zadavatel požaduje ve strojově čitelném formátu. Dopravce bude pravidelně zasílat informace o dosažené tržbě po jednotlivých linkách a spojích za zadavatelem definované období (měsíc, čtvrtletí, rok) ve lhůtě dle smlouvy. Dále zadavatel vyžaduje od dopravce návrh vyúčtování dopravních výkonů za kalendářní měsíc jako podklad pro vyúčtování u Zadavatele. Pro potřeby IDS bude dopravce pravidelně předkládat podklady pro hodnocení využívání IDS (počet, cena, zóny).

## **6. MIMOŘÁDNOSTI V DOPRAVĚ, GARANCE NÁVAZNOSTÍ**

### **6.1. Mimořádnosti v dopravě způsobené dopravcem**

Za mimořádnosti v dopravě způsobené dopravcem se považují takové události, které byly způsobeny vinou na straně dopravce. Jedná se zejména o poruchu vozidla, nezpůsobilost řidiče k další jízdě, dopravní nehody zaviněné řidičem vozidla dopravce, nefunkční odbavovací a prodejní zařízení apod...

## **6.2. Mimořádnosti v dopravě způsobené vyšší mocí (nezávislé na dopravci)**

Za mimořádnosti v dopravě způsobené vyšší mocí (nezávislé na dopravci) se považují takové události, které nebyly způsobeny z viny na straně dopravce např. objížďky, povětrnostní vlivy, nehodové události apod...

## **6.3. Postup v případě mimořádností v dopravě**

V případě výpadku v zajištění provozu spoje je dopravce povinen konat takové kroky, aby dopad na cestující byl co nejmenší. V případě poruchy vozidla, kdy jeho technický stav umožňuje dojezd do cílové zastávky spoje, řidič pokračuje dále v jízdě a dopravce je povinen zajistit výměnu vozidla na nejbližším vhodném místě. Pokud technický stav vozidla neumožňuje jeho další jízdu, je v případě, že do příjezdu dalšího spoje se stejnou trasou a stejnou nebo vzdálenější cílovou zastávkou zbývá více než 20 minut, je dopravce povinen zajistit přepravu záložním vozidlem o stejné nebo vyšší kapacitě z místa předčasného ukončení jízdy spoje a zabezpečit pravidelný odjezd náhradního spoje z výchozí zastávky.

V případě mimořádnosti v dopravě musí řidič tuto situaci bezodkladně oznámit Centrálnímu dispečinku JK. V případě neprůjezdnosti pozemní komunikace musí být trasa zvolena tak, aby se spoj vychýlil z trasy dle jízdního řádu v co nejmenší možné míře. Řidič je povinen informovat o nastalé situaci a dalším postupu cestujících. O každé mimořádnosti v dopravě způsobené dopravcem nebo vyšší mocí a jejím řešení musí dopravce vést průkazné záznamy a jejich seznam měsíčně spolu s výkazy dle přílohy č. 7 smlouvy zasílat organizátorovi (JIKORD) nebo subjektu pověřenému k těmto úkonům Zadavatelem. Na jejich vyžádání je dopravce povinen poskytnout záznamy o jednotlivé mimořádnosti do 48 hodin.

### **6.3.1. Postup při hodnocení dodržování jízdních řádů – zpoždění spojů**

Na všech spojích budou jako milníky stanoveny jednotlivé zastávky s výjimkou zastávek na území obsluhovaném jednotlivými MHD.

1) Pro hodnocení je rozhodující včasné projetí prvního milníku na spoji (výchozí zastávky) dle smlouvy. V případě problémů nezpůsobených z důvodů na straně dopravce zašle řidič předdefinovanou sms informaci z odbavovacího zařízení na dispečink JK poté co zastaví u vzniklé situace, v případě nezastavení u vzniklé situace zašle předdefinovanou sms z odbavovacího zařízení v první zastávce po vzniku situace a všechny další průjezdy milníky na spoji jsou z důvodu bezpečnosti pro hodnocení kumulativní přesnosti považovány za včasné projeté, pokud nedojde k předjetí na některém následujícím milníku.

1.1) V případě zpoždění předchozího spoje z důvodů nezpůsobených na straně dopravce, které technicky nebo legislativně neumožňuje včasné projetí prvního milníku na spoji (výchozí zastávky) dle smlouvy, považuje se odjezd z prvního milníku i všech ostatních na spoji z důvodu bezpečnosti pro hodnocení kumulativní přesnosti za včasné projeté, pokud nedojde k předjetí na nějakém následujícím milníku.

2) V případě zpožděného spoje z výchozí zastávky z důvodu na straně dopravce, se v případě řádného projetí milníku na trase spoje postupuje dle odst. 1. V ostatních případech situací nezpůsobených z důvodů na straně dopravce řidič zašle předdefinovanou sms informaci z odbavovacího zařízení na dispečink JK, pro posouzení využití odst. 1.1.

Řidič bude mít k dispozici technické prostředky (předdefinovaná sms v odbavovacím zařízení: nehoda, zvýšený provoz, překážka na komunikaci, nesjízdná komunikace), jak nahlásit Centrálnímu dispečinku JK zpoždění nezpůsobená z důvodů na straně dopravce. V případě nezaslání informace z jakýchkoliv důvodů (např. neošetřené v přednastavených zprávách) zašle průkazný záznam a jejich seznam spolu se seznamem sms informací zaslaných řidiči dopravce spolu s výkazy dle Přílohy č. 7 smlouvy v termínu dle smlouvy do dvacátého pátého (25.) dne kalendářního měsíce následujícího po příslušném kalendářním měsíci, a to v tištěné a elektronické podobě (soubor MS Excel nebo ekvivalent, za předpokladu, že takový ekvivalentní formát Objednatel, resp. Organizátor předem akceptuje). Zpracování uvedených podkladů bude provádět Centrální dispečink JK. V případě čekání na zastávkách na pokyn Objednatele nebo Organizátora na přípojných spoje (garance návazností) dopravce nezpracovává průkazný záznam ani informace nezasílá.

Takto získané údaje se budou vyhodnocovat pro případné úpravy jízdních řádů.

#### **6.4. Garance návazností**

Základní pravidla návazností a dispečerského řízení jsou platná pro příslušné období platnosti aktuálního jízdního řádu.



# SMLOUVA

o přepravní kontrole

## 1. BusLine jižní Čechy s.r.o.

se sídlem Na Rovinkách 211, 513 01 Semily  
zapsaná v obchodním rejstříku vedeném u Krajského  
soudu v Hradci Králové, oddíl C, vložka 43118  
IČO: 07782926 DIČ: CZ699005114  
bankovní spojení: č. ú. 217796433/0300  
zastoupená: Bc. Michalem Hančem, jednatelem  
(dále jen „dopravce“)

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. 1930731349/0800  
zastoupená: Ing. Petrem Witowskim, předsedou  
představenstva a Ing. Ladislavem Urbánkem,  
místopředsedou představenstva  
(dále jen „DP a.s.“)

## 2. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

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 cestujícím, 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, neprekročitelná 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 jižní Čechy 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:**

## **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:      PPF banka, a.s.

Provozní účet:      2022870006/6000

zastoupená      JUDr. Zdeňkem Šponarem, ředitelem

(dále jen „**IDSK**“)

na straně jedné

a

## **BusLine jižní Čechy s.r.o.**

se sídlem Na Rovinkách 211, 513 01 Semily

Spisová značka: C 43118 vedená u Krajského soudu v Hradci Králové

IČO: 07782926      DIČ: CZ699005114

číslo účtu: 217796433/0300      konstantní symbol: 558

variabilní symbol: 5193

specifický symbol:

zastoupená Bc. Michalem Hančem, 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 0,30 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 12.06.2022. Smluvní strany shodně konstatují, že na smluvní vztah mezi IDSK a dopravcem se budou beze zbytku vztahovat ustanovení této smlouvy ode dne 12.06.2022.
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 jižní Čechy s.r.o.**

.....  
JUDr. Zdeněk Šponar  
*ředitel organizace*

.....  
Bc. Michal Hanč  
*jednatel*