



KUJMXOQ5BYWM

smlouva č. JMK062855/19/OD/1

DODATEK č. 1

ke Smlouvě o zajištění full-service železničních elektrických jednotek

Smluvní strany:

název: **Jihomoravský kraj**

sídlo: Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno

IČO: 70888337

zastoupený: Mgr. Janem Grolichem, hejtmánem

bankovní spojení: účet Fondu IDS č. 27-9395010297/0100

osoba oprávněná jednat ve věcech smlouvy: radní odpovědný za oblast dopravy, vedoucí odboru dopravy, zástupce vedoucího odboru dopravy, vedoucí oddělení veřejné osobní dopravy

(dále jen „**Objednatel**“)

a

obchodní firma: **ŠKODA TRANSPORTATION a.s.**

sídlo: Emila Škody 2922/1, Jižní Předměstí, 301 00 Plzeň

IČO: 62623753

zapsaná v: obchodním rejstříku Krajského soudu v Plzni, sp. zn. B 1491

zastoupená: Ing. Tomášem Ignačákem, místopředsdou představenstva, Ing. Zdeňkem Svátou, členem představenstva

osoba oprávněná jednat ve věcech smlouvy: [REDACTED] [REDACTED]

bankovní spojení:

CITIBANK EUROPE PLC
organizační složka
Bucharova 2641/14
158 02 Praha 5
SWIFT: CITICZPX
bankovní spojení CZK: 203 859
0105 / 2600
IBAN: CZ16 2600 0000 0020 3859
0105

Československá obchodní banka,
a.s.
Radlická 333/150
150 57 Praha 5
SWIFT: CEKOCZPP
bankovní spojení CZK: 174 908 43
/ 0300
IBAN: CZ32 0300 0000 0000 1749
0843

ČESKÁ SPOŘITELNA a.s.
Olbrachtova 1929/62 140 00
Praha 4 SWIFT: GIBACZPX
bankovní spojení CZK: 212 2052 /
0800
IBAN: CZ35 0800 0000 0000 0212
2052

COMMERZBANK
Aktiengesellschaft, pobočka Praha
Jugoslávská 1 120 21 Praha 2
SWIFT: COBACZPXXX bankovní
spojení CZK: 60019942/ 6200
IBAN: CZ67 6200 0062 1800 6001
9942

Komerční banka, a.s.
Na Příkopě 33 čp. 969 114 07
Praha 1 SWIFT: KOMBCZPPXXX
bankovní spojení CZK: 740 043 11
/ 0100
IBAN: CZ90 0100 0000 0000 7400
4311

UniCredit Bank Czech Republic,
a.s.
Želetavská 1525/1 140 92 Praha
4 SWIFT: BACXCZPP bankovní
spojení CZK: 210 771 4790/2700
IBAN: CZ67 2700 0000 0021
0771 4790

NG Bank N.V.,
pobočka Praha
Českomoravská 2420/15 190
00 Praha 9 - Libeň SWIFT:
INGBCZPP
bankovní spojení CZK: 1 000
583 618/3500 IBAN: CZ89
3500 0000 0010 0058 3618

RAIFFEISENBANK a.s.
Hvězdová 1716/2B 140 78 Praha
4 SWIFT: RZBCCZPP bankovní
spojení CZK: 107 300 3960 / 5500
IBAN: CZ90 5500 0000 0010 7300
3960

HSCB Bank plc - pobočka Praha
Na Florenci 2116/15
110 00 Praha 1
SWIFT: MIDLCZPP
bankovní spojení CZK: 1 620 303
103/8150
IBAN: CZ36 8150 0000 0016 2030
3103

(dále jen „**Poskytovatel**“)

(Objednatel a Poskytovatel dále společně jen „**Smluvní strany**“)

uzavírají níže uvedeného dne, měsíce a roku dodatek č. 1 ke Smlouvě o zajištění full-service železničních elektrických jednotek ze dne 20.12.2019 (dále jen „**Dodatek č. 1**“) v následujícím znění:

Článek I. Preambule

1. Dne 20.12.2019 uzavřely shora uvedené Smluvní strany Smlouvu o zajištění full-service železničních elektrických jednotek (dále též jen „**Smlouva FS**“), jejímž předmětem je zajištění maximální možné míry provozuschopnosti všech železničních elektrických jednotek pořízených Objednatelům (dále jen „**Jednotka**“ či „**Jednotky**“) na základě Kupní smlouvy na pořízení nových železničních elektrických jednotek uzavřené mezi Smluvními stranami dne 20.12.2019 (dále jen „**Kupní smlouva**“), tak, aby nedocházelo k narušení provozu jimi vedených vlaků dle jízdního řádu.
2. Tímto Dodatkem č. 1 se upravují změny, které byly vyvolány praktickými potřebami, které se objevily v průběhu plnění Smlouvy FS a které mají rovněž původ v plnění Poskytovatele jakožto prodávajícího v rámci Kupní smlouvy. Současně se v tomto Dodatku č. 1 upřesňují některé formulace.

Článek II.

Technická dokumentace a součinnost Poskytovatele

1. Objednatel a Poskytovatel konstatují, že Poskytovatel jakožto prodávající v rámci Kupní smlouvy předal Objednateli technickou dokumentaci k Jednotkám (s výjimkou její části označené jako „úschovni dokumentace“, která byla dle Kupní smlouvy uložena do notářské úschovy).
2. S ohledem na skutečnost, že dle Kupní smlouvy je technická dokumentace dokumentací řízenou, musí Poskytovatel plnit povinnost udržovat ji stále aktuální. Vzhledem k tomu se jeví jako vhodné, aby technická dokumentace předaná Objednateli podle Kupní smlouvy byla uložena v provozovně Poskytovatele, aby mohl co nejlépe plnit povinnosti k technické dokumentaci jako dokumentaci řízené.
3. Za tímto účelem se Smluvní strany dohodly, že technická dokumentace předaná Objednateli v rámci Kupní smlouvy bude uložena v sídle provozovny Poskytovatele.
4. Technickou dokumentaci je Poskytovatel povinen uložit a zabezpečit tak, aby nemohla být poškozena a neměly k ní přístup neoprávněné osoby.
5. Smluvní strany se zároveň dohodly, že k uložené technické dokumentaci k Jednotkám má po předchozím ohlášení přístup Objednatel a pracovníci koordinátora Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (aktuálně společnost KORDIS JMK, a.s.), jejichž úkolem je dozor nad provozem a údržbou Jednotek v čase a po dobu dle dohody.
6. Poskytovatel se zavazuje, že bude Objednateli poskytovat veškerou potřebnou součinnost při plnění povinností, které Objednateli plynou z vlastnictví Jednotek (např. součinnost při výkonu státního dozoru a kontrol oprávněných orgánů, součinnost při šetření mimořádných událostí), a to v čase a po dobu dle předchozí dohody s ohledem na plnění pracovních povinností Poskytovatele.
7. Plnění práv a povinností dle tohoto článku se sjednává jako bezúplatné.
8. Smluvní strany prostřednictvím tohoto článku Dodatku č. 1 Smlouvy FS provádějí pouze drobné změny za účelem optimalizace nakládání s technickou dokumentací a součinnosti Smluvních stran, přičemž nové řešení je funkčně lepší než řešení původní, podle kterého by měla být předaná technická dokumentace uložena u Objednatele. Tento článek tak nepředstavuje podstatnou změnu Smlouvy FS ve smyslu ust. § 222 odst. 3 zák. č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, neboť ve smyslu tohoto ustanovení neumožňuje potenciální účast jiných dodavatelů, popř. výběr jiného dodavatele v původním zadávacím řízení, nemění ekonomickou rovnováhu závazku ze Smlouvy FS ve prospěch vybraného dodavatele ani nevede k významnému rozšíření rozsahu plnění veřejné zakázky. Změna podle tohoto článku Smlouvy FS neumožňuje potencionální účast jiných dodavatelů, ani by potencionálně nemohl ovlivnit výběr dodavatele v původním zadávacím řízení, neboť realizované změny jsou tak marginální, že i kdyby zadávací podmínky původního zadávacího řízení již odpovídaly těmto změnám, každý odborný výrobce kolejových vozidel a poskytovatel servisních služeb, standardně působící na trhu, by byl schopen se i tak zúčastnit původního zadávacího řízení, aniž by tyto změny v takovém zadávacím řízení ovlivnily výběr

dodavatele. Pokud jde o ekonomickou rovnováhu Smlouvy FS, pak změny podle tohoto článku nemají z povahy věci ekonomický vliv ve prospěch Poskytovatele.

Článek III. Změny související s vybavením WC

1. Prostřednictvím dodatku č. 2 ke Kupní smlouvě se ohledně vybavení WC Smluvní strany dohodly, že namísto zásobníku na papírové utěrky, jejichž používání a následná nevhodná likvidace cestujícími je častou příčinou poruch funkce WC z důvodu ucpání odtoku vhozenými utěrkami, bude WC vybaveno zásobníkem na hygienické podložky, které jsou svým provedením uzpůsobeny ke splachování v záchodové míse bez vlivu na funkčnost WC. Možnost osušení rukou bude zachována instalovaným osoušečem rukou.
2. Vzhledem k tomu se jeví jako nutné upravit též ustanovení Smlouvy FS, ve kterých jsou zmiňovány papírové utěrky.

3. Na základě toho se Smluvní strany dohodly, že se:

- a. V **Příloze č. 2** Smlouvy FS (Podmínky pro provádění úklidu, čištění a doplňkových služeb) **písm. A.** Vratné čištění, **bod 5)**, který zní:

„očištění a dezinfekce WC – záchodových stojanů, umyvadel, zásobníků mýdla a ručníků, sedáků a poklopů, přeleštění zrcadla“

nahrazuje tímto novým zněním:

„očištění a dezinfekce WC – záchodových stojanů, sedáků, poklopů, umyvadel, zrcadel (včetně přeleštění) a zásobníků na hygienické potřeby“

- b. V **Příloze č. 5** Smlouvy FS (Sazebník pokut) popis **položky 44**, který zní:

„Nefunkční / Neuzamykatelná schránka (box) dostatečné velikosti pro umístění provozní zásoby (pro průběžné doplňování vlakovým personálem v rámci oběhu) informačních letáčků, hygienických potřeb (toaletní papír, mýdlo nebo mýdlová pěna, papírové ručníky), jízdenkového papíru a pásek do tiskáren, drobných úklidových prostředků apod.“

nahrazuje tímto novým zněním:

„Nefunkční/Neuzamykatelná schránka (box) dostatečné velikosti pro umístění provozní zásoby (pro průběžné doplňování vlakovým personálem v rámci oběhu) informačních letáčků, veškerých hygienických potřeb (zejména včetně alespoň jednoho balení hygienických podložek na WC), jízdenkového papíru a pásek do tiskáren, drobných úklidových prostředků apod.“

- c. V **Příloze č. 6** Smlouvy FS (Provozuschopnost Jednotek) **písm. A.** Vystavení Jednotky (soupravy) do oběhu, **bod A.32.**, který zní:

„Nefunkční/Neuzamykatelná schránka (box) dostatečné velikosti pro umístění provozní zásoby (pro průběžné doplňování vlakovým personálem v rámci oběhu) informačních letáčků, hygienických potřeb (toaletní papír, mýdlo nebo mýdlová pěna, papírové ručníky), jízdenkového papíru a pásek do tiskáren, drobných úklidových prostředků apod. – nelze převzít do provozu.“

nahrazuje tímto novým zněním:

„Nefunkční/Neuzamykatelná schránka (box) dostatečné velikosti pro umístění

provozní zásoby (pro průběžné doplňování vlakovým personálem v rámci oběhu) informačních letáčků, veškerých hygienických potřeb (zejména toaletní papír, mýdlo nebo mýdlová pěna, hygienické podložky na WC), jízdenkového papíru a pásek do tiskáren, drobných úklidových prostředků apod. – nelze převzít do provozu.“

- d. V **Příloze č. 6** Smlouvy FS (Provozní schopnost Jednotek) **písm. B.** Závady na Jednotce (soupravě) během jízdy vlaku, **bod B.32.**, který zní:
„Nefunkční/Neuzamykatelná schrána (box) dostatečné velikosti pro umístění provozní zásoby (pro průběžné doplňování vlakovým personálem v rámci oběhu) informačních letáčků, hygienických potřeb (toaletní papír, mýdlo nebo mýdlová pěna, papírové ručníky), jízdenkového papíru a pásek do tiskáren, drobných úklidových prostředků apod. – Jednotku lze ponechat v provozu do konce turnusového dne a následně je nutno Jednotku nahradit.“

nahrazuje tímto novým zněním:

„Nefunkční/Neuzamykatelná schrána (box) dostatečné velikosti pro umístění provozní zásoby (pro průběžné doplňování vlakovým personálem v rámci oběhu) informačních letáčků, veškerých hygienických potřeb (zejména toaletní papír, mýdlo nebo mýdlová pěna, hygienické podložky na WC), jízdenkového papíru a pásek do tiskáren, drobných úklidových prostředků apod. – Jednotku lze ponechat v provozu do konce turnusového dne a následně je nutno Jednotku nahradit.“

4. Smluvní strany prostřednictvím tohoto článku Dodatku č. 1 Smlouvy FS provádějí pouze drobné změny za účelem přizpůsobení textu příslušných částí textu Smlouvy FS skutečností dle Kupní smlouvy. Tento článek tak nepředstavuje podstatnou změnu Smlouvy FS ve smyslu ust. § 222 odst. 3 zák. č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, neboť ve smyslu tohoto ustanovení neumožňuje potenciální účast jiných dodavatelů, popř. výběr jiného dodavatele v původním zadávacím řízení, nemění ekonomickou rovnováhu závazku ze Smlouvy FS ve prospěch vybraného dodavatele ani nevede k významnému rozšíření rozsahu plnění veřejné zakázky. Změna podle tohoto článku Smlouvy FS neumožňuje potenciální účast jiných dodavatelů, ani by potenciálně nemohla ovlivnit výběr dodavatele v původním zadávacím řízení, neboť realizované změny jsou tak marginální, že i kdyby zadávací podmínky původního zadávacího již odpovídaly těmto změnám, každý odborný výrobce kolejových vozidel a poskytovatel servisních služeb, standardně působící na trhu, by byl schopen se i tak zúčastnit původního zadávacího řízení, aniž by tyto změny v takovém zadávacím řízení ovlivnily výběr dodavatele. Pokud jde o ekonomickou rovnováhu Smlouvy FS, pak změny podle tohoto článku nemají z povahy věci ekonomický vliv ve prospěch Poskytovatele, neboť hygienické podložky na WC, které budou doplňovány, jsou nákladnější než papírové ručníky, kdy jedno balení (250 kusů) hygienických podložek je cca 5 krát dražší než 250 kusů papírových ručníků.

Článek IV.

Čištění

1. Záměrem Objednatele bylo a je udržet Jednotky a sedadla v Jednotkách v co nejlepším a nejčistějším stavu tak, aby měla co nejdelší životnost. Na základě vícestranného projednání mezi Objednatelem, Poskytovatelem a výrobcem sedadel výrobce sedadel

sdělil prostřednictvím návodky optimální způsob čištění sedadel, který by měl zaručit co nejdelší životnost sedadel, přičemž Smluvní strany se tímto postupem z důvodů prevence vzniku škod řídily a nyní přistupují k úpravě této skutečnosti dodatkem. Rovněž tak bylo Objednateli předestřeno, že mycí linky jsou za určitých klimatických podmínek dle svého provozního řádu odstaveny a nemusí tak být možno z těchto objektivních důvodů dodržet frekvenci mytí skříně Jednotek.

2. Vzhledem k tomu se jeví jako nutné upravit Přílohu č. 2 Smlouvy FS.
 3. Na základě toho se Smluvní strany dohodly, že se:
 - a. V **Příloze č. 2** Smlouvy FS (Podmínky pro provádění úklidu, čištění a doplňkových služeb) se do **písm. B.** Výchozí čištění doplňuje **nový bod 6)**, který zní:
„6) vysátí všech sedadel a opěradel (respektovat frekvenci stanovenou návodkou výrobce sedadel)“
 - b. V **Příloze č. 2** Smlouvy FS (Podmínky pro provádění úklidu, čištění a doplňkových služeb) **písm. C.** Základní čištění:
 - i. **bod 1)**, který zní:
„vyčistit a vytepovat sedadla parním čištěním“
se bez náhrady vypouští, přičemž na základě tohoto vypuštění a doplnění bodu C1, Roční čištění sedadel dle písm. c. tohoto článku poskytuje Poskytovatel slevu z ceny za provádění full-service činností dle odst. 4. tohoto článku;
 - ii. **stávající bod 1) až 4)** se **nově** přečíslovávají na **body 1) až 3)**;
 - iii. **do bodu 1)** se **za konec textu vkládá nový text**, přičemž **nově bod 1)** zní:
„mytí vnější skříně Jednotky v mycí lince; při venkovní teplotě stanovené v provozním řádu mycích linek se z důvodu jejich odstavení z provozu mytí vnější skříně Jednotek v mycí lince neprovádí, přičemž nedodržení intervalu mytí z důvodu odstavení mycí linky není postiženo smluvní pokutou; Poskytovatel je však povinen mytí skříní Jednotek přepínat tak, aby v souhrnu počet mytí skříní Jednotek v mycí lince dosáhl 12 mytí za rok.“
 - c. Do **Přílohy č. 2** Smlouvy FS (Podmínky pro provádění úklidu, čištění a doplňkových služeb) se doplňuje **nové písm. C1. Roční čištění sedadel**, které zní:
„C1. Roční čištění sedadel
 - 1) v letních měsících provést čištění všech sedadel a opěradel v souladu s návodkou výrobce sedadel tepováním mokrou cestou za použití chemických prostředků povolených výrobcem sedadel“**
4. Smluvní strany prostřednictvím tohoto článku Dodatku č. 1 Smlouvy FS provádějí pouze drobné změny za účelem přizpůsobení textu příslušných částí textu Smlouvy FS zájmu Objednatele na vhodném čištění Jednotek a co nejdelší životnosti sedadel s ohledem na optimální postup údržby sdělený výrobcem sedadel. Tento článek tak nepředstavuje podstatnou změnu Smlouvy FS ve smyslu ust. § 222 odst. 3 zák. č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, neboť ve smyslu tohoto ustanovení neumožňuje potenciální účast jiných dodavatelů, popř. výběr jiného dodavatele v původním zadávacím řízení, nemění ekonomickou rovnováhu závazku ze Smlouvy FS ve prospěch vybraného dodavatele ani nevede k významnému rozšíření rozsahu plnění

veřejné zakázky (jde pouze o úpravu již vykonávaných činností). Změna podle tohoto článku Smlouvy FS neumožňuje potencionální účast jiných dodavatelů, ani by potencionálně nemohl ovlivnit výběr dodavatele v původním zadávacím řízení, neboť realizované změny jsou tak marginální, že i kdyby zadávací podmínky původního zadávacího již odpovídaly těmto změnám, každý odborný výrobce kolejových vozidel a poskytovatel servisních služeb, standardně působící na trhu, by byl schopen se i tak zúčastnit původního zadávacího řízení, aniž by tyto změny v takovém zadávacím řízení ovlivnily výběr dodavatele. Pokud jde o ekonomickou rovnováhu Smlouvy FS, pak změny podle tohoto článku v odst. 3 písm. a. a odst. 3 písm. b. bod iii. nemají ekonomický vliv ve prospěch Poskytovatele, neboť jde naopak o přidání jednoho vysávání 1x za 14 dní do výchozích čištění, resp. o zohlednění technických možností provozu mycích linek. Co se týče posouzení ekonomické rovnováhy co do změn podle odst. 3 písm. b. bod i. a odst. 3 písm. c., jde o změny provázané a jsou učiněny na základě doporučení výrobce sedadel. Dle [REDACTED]

[REDACTED] S ohledem na to, že pravidelné vysátí sedadel je již smluvně zajištěno, nebude výše uvedených 12 vysávání ročně (u každé Jednotky) provedeno a Poskytovatel z toho důvodu pro zachování ekonomické rovnováhy poskytuje slevu z ceny za provádění full-service činností ve výši odpovídající snížení nákladů za neprováděné vysávání, a to tak, že Poskytovatelem bude za provádění full-service za každý rok trvání Smlouvy FS poskytnuta sleva z ceny za provádění full-service. Vzhledem k tomu, že v roce 2023 byly Jednotky postupně dodávány a Objednatel nedisponoval celou flotilou Jednotek po celý rok, činí dle kalkulace sleva za rok 2023 částku 57.000 Kč bez DPH. Tuto částku uhradí Poskytovatel na účet Objednatele do 30 dnů od účinnosti tohoto Dodatku č. 1. Za rok 2024, kdy již Objednatel disponoval celou flotilou Jednotek, pak činí sleva dle kalkulace částku 102.000 Kč bez DPH. Tuto částku uhradí Poskytovatel na účet Objednatele do 30 dnů od nabytí účinnosti tohoto Dodatku č. 1. Pro další léta provádění full-service činí sleva částku ve výši vypočítané z částky slevy za rok 2024, která bude upravena obdobně podle čl. III. odst. 5 až 7 Smlouvy FS (tzn. dle průměrného ročního indexu spotřebitelských cen a průměrné hrubé měsíční mzdy v odvětví Doprava a skladování), a bude Poskytovatelem uhrazena na účet Objednatele do konce února následujícího roku. V posledním roce trvání Smlouvy FS bude sleva činit částku odpovídající poměru trvání Smlouvy FS v posledním roce jejího trvání vůči celému kalendářnímu roku (počítáno v měsících) a Poskytovatel ji uhradí Objednateli do 30 dnů od ukončení Smlouvy FS.

Článek V.

Úhrada nákladů za GSM-R pro radiostanice

1. Jednotky jsou vybaveny vozidlovými radiostanicemi, které využívají pro komunikaci síť GSM-R (dále jen „Zařízení“). Tato síť komunikuje ve vyhrazeném kmitočtovém pásmu, 921-925 Mhz downlink. Z tohoto důvodu vyžaduje vozidlová radiostanice speciální komunikační modul MT, který umí komunikovat v daném pásmu, a zároveň potřebuje SIM kartu sítě GSM-R, která navíc podporuje speciální drážní funkce. Jedná se o možnost registrovat vozidlovou radiostanici potřebným číslem vlaku a být pod tímto číslem vlaku dostupná. Další funkcí je vytvoření funkčního čísla hnacího vozidla, které se k SIM kartě, určené pro dané HV, aktivuje a přiřazuje nastálo. Funkční číslo HV vychází z čísla hnacího vozidla. Hnací vozidlo je pak pod tímto číslem stále dostupné, nachází-li se pod

signálem sítě GSM-R. Neméně důležitá je možnost vyvolání nebo přijetí skupinového hovoru Nouze 299, případně přijmutí funkce STOP, je-li na hnacím vozidle implementována. Bez tohoto Zařízení by nebyl provoz Jednotek možný. Za provozování Zařízení se platí poplatky Správě železnic, státní organizace.

2. V zájmu zajištění provozu Jednotek poplatky Správě železnic, státní organizaci za provoz Zařízení dosud platí Poskytovatel, i když dle smluvní dokumentace k tomu není povinen.
3. S ohledem na to, že Poskytovatel na základě Smlouvy FS poskytuje služby Objednateli s cílem zajistit maximální možnou míru provozuschopnosti Jednotek, přičemž Zařízení je nedílnou součástí Jednotek, jeví se jako vhodné, aby se vzhledem k technologické propojenosti Zařízení s Jednotkami Smluvní strany dohodly na úpravě podmínek s tím spojených, neboť změna dodavatele by Objednateli způsobila značné obtíže vzhledem k tomu, že do Jednotek, na kterých Poskytovatel provádí své služby, by měl zasahovat další subjekt, což by nepochybně vyvolalo též výrazné zvýšení nákladů včetně rizika, že třetí subjekt způsobí na Jednotkách škodu.
4. Na základě toho se Smluvní strany dohodly tak, že Poskytovatel bude zajišťovat veškeré servisní úkony spojené se Zařízením, včetně komunikace se Správou železnic, státní organizací ohledně a plateb spojených s provozem SIM v Zařízení. Objednatel pak Poskytovateli uhradí náklady vyúčtované Poskytovateli Správou železnic, státní organizací za provoz SIM v Zařízení, vždy zpětně za uplynulé kalendářní pololetí, a to na základě faktur, které mu bude Poskytovatel zasílat. Přílohou faktur Poskytovatele bude vyúčtování za provoz SIM v Zařízení ze strany Správy železnic, státní organizace, vztahující se k předmětnému období. Splatnost faktur bude činit 30 dnů od jejich doručení Objednateli.
5. Smluvní strany se dohodly, že náklady za provoz SIM v Zařízení, které Poskytovatel vynaložil ze svého před účinností tohoto Dodatku č. 1 za minulá kalendářní pololetí (popř. jejich poměrnou část), mu Objednatel zaplatí obdobně podle odst. 4 tohoto článku.
6. Smluvní strany se prostřednictvím tohoto článku Dodatku č. 1 Smlouvy FS dohodly podle ust. § 222 odst. 5 zák. č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, na provádění dodatečných služeb od Poskytovatele jakožto dodavatel původní veřejné zakázky, které nebyly zahrnuty v původním závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku, pokud jsou nezbytné a změna v osobě dodavatele
 - a. není možná z ekonomických anebo technických důvodů spočívajících zejména v požadavcích na slučitelnost nebo interoperabilitu se stávajícím zařízením, službami nebo instalacemi pořízenými Objednatel v původním zadávacím řízení a
 - b. způsobila by Objednateli značné obtíže nebo výrazné zvýšení nákladů,přičemž cenový nárůst související s touto změnou podle ust. § 222 odst. 9 zák. č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů nepřesáhne 30 % původní hodnoty závazku.

Článek VI.

Úhrada za neplánovanou údržbu v případě škod nedosahujících limitu spoluúčasti Objednatele plynoucí z pojištění Jednotek

1. V článku III. odst. 1 a 2 Smlouvy FS mají Smluvní strany sjednanu cenu za provádění full-service činností za 1 kilometr, který Jednotka ujede v rámci jízdy pro cestující dle jízdního

řádu (dále jen „**jkm**“) s tím, že za provádění činnosti dle čl. II odst. 2 písm. b) Smlouvy FS (tj. za neplánovanou údržbu Jednotek dle přílohy č. 1 Smlouvy FS, kterou se rozumí zjišťování závad a nedostatků a jejich příčin, provedení servisního zásahu – odstranění samotné závady a její příčiny, kontrola funkce a provedení případné zkušební jízdy) bude za splnění podmínek dle čl. IX. odst. 1 Smlouvy FS navíc poskytnuta úplata nad rámec ceny dle tohoto odstavce.

2. Objednatel konstatuje, že jeho záměrem a úmyslem od počátku bylo, aby za neplánovanou údržbu hradil Poskytovateli úplatu nad rámec základní úplaty odvislé od počtu ujetých jkm.
3. Tomuto záměru a úmyslu Objednatele odpovídá též předposlední věta čl. IX. odst. 1, která stanoví, že *„Výše uvedený postup však Poskytovatele nezavazuje povinnosti jakékoli poškození Jednotky bez dalšího odstraňovat v rámci neplánované údržby dle čl. II. odst. 2 písm. b) Smlouvy.“*
4. V čl. IX. upravujícím úhradu za neplánovanou údržbu, který předpokládá sjednání škodového pojištění Jednotek, však není výslovně upraven postup pro případ, kdy škoda na Jednotce či Jednotkách bude nižší, než je limit spoluúčasti Objednatele na pojistné události.
5. Smluvní strany souhlasně konstatují, že dle jejich výkladu, jenž se opírá také o záměr a úmysl formulovaný v odst. 2 tohoto článku, mají být Poskytovateli ze strany Objednatele uhrazeny i náklady za neplánovanou údržbu v případech, kdy škoda na Jednotce či Jednotkách bude nižší, než je limit spoluúčasti Objednatele na pojistné události. V opačném případě by na straně Objednatele vznikalo bezdůvodné obohacení na úkor Poskytovatele.
6. Za účelem nesporné formulace souhlasně formulovaného závěru Smluvních stran se pak Smluvní strany dohodly na úpravě **čl. IX. odst. 1, 2 a 3** Smlouvy FS.

Čl. IX. odst. 1 Smlouvy FS nahrazují tímto novým zněním:

„Objednatel bude mít k okamžiku dodávky první Jednotky sjednáno škodové pojištění.“

Jestliže dojde k jakémukoli poškození Jednotky, zavazuje se Poskytovatel Objednatele o takové škodě informovat bez zbytečného odkladu po jejím zjištění, včetně jejího detailního slovního a obrazového zachycení. Je-li poškozená Jednotka neopravitelná, uvede Poskytovatel částku, za kterou lze v místě a v čase vzniku škody pořídit Jednotku novou stejnou nebo srovnatelnou.

Objednatel podklady získané od Poskytovatele dle předchozích dvou vět bez zbytečného odkladu předá pojišťovně za účelem uplatnění nároku na pojistné plnění z pojistné smlouvy.

Jakmile bude Poskytovateli známa skutečná cena za provedení opravy poškozené Jednotky (dále jen „cena za provedení opravy“), bez zbytečného odkladu ji ve výši bez DPH sdělí a zdůvodní Objednateli.

Objednatel podklady získané od Poskytovatele dle předchozí věty bez zbytečného odkladu předá pojišťovně za účelem vyřízení pojistné události.

Jestliže pojišťovna uzná nárok Objednatele na pojistné plnění alespoň ve výši ceny za provedení opravy bez DPH sdělené Poskytovatelem, uhradí Objednatel Poskytovateli cenu za provedení opravy + DPH.

Jestliže pojišťovna v rámci likvidace pojistné události vyčíslí nižší pojistné plnění, než byla dle Poskytovatele cena za provedení opravy bez DPH, případně odmítne pojistné plnění vyplatit úplně, bude cena za provedení opravy poškození stanovena nezávislým znalcem odsouhlaseným oběma Smluvními stranami. Nedohodnou-li se Smluvní strany na znalci, výběr znalce provede Poskytovatel ze seznamu předloženého Objednatelem. Náklady spojené s činností znalce ponесou obě Smluvní strany rovným dílem.

V případě, kdy po zjištění poškození Jednotky (včetně jejího detailního slovního a obrazového zachycení) Poskytovatel Objednateli sdělí cenu za provedení opravy, která nebude dosahovat limitu spoluúčasti Objednatele na pojistné události a poškození Jednotky tedy nebude řešeno jako pojistná událost (ať již z důvodu, že nahlášenou pojistnou událost pojišťovna z tohoto důvodu odmítne řešit, anebo z důvodu, že vzhledem k výši škody je zřejmé, že limitu spoluúčasti škoda nedosahuje a Objednatel ji z tohoto důvodu pojišťovně ani nenahlásí), dohodly se Smluvní strany na následujícím postupu:

- a. Poskytovatel má vytvořen pro období od 01.03. každého kalendářního roku na základě reálných ekonomických ukazatelů ceník hlavních komodit a prací využívaných při poskytování služeb Objednateli (dále jen „Ceník FS“), který používá také k vyčíslování škod pojišťovně v případě likvidace pojistných událostí. Ceník FS je možné kvartálně aktualizovat o eventuální nově vzniklé servisní činnosti, které se dříve neprováděly. Ceník FS a jeho aktualizace před počátkem platnosti Poskytovatel předá Objednateli. Pokud z některého posouzení znalce vypracovaného dle výše uvedených ujednání v případě, že pojišťovna neuzná nárok na pojistné plnění alespoň ve výši ceny za provedení opravy bez DPH sdělené poskytovatelem, vyplyne nižší cena než dle položky Ceníku FS, Poskytovatel neprodleně poté, co bude mít posouzení znalce k dispozici, dá danou položku Ceníku FS do souladu s posouzením znalce a takto upravený Ceník FS předá Objednateli;**
- b. Poskytovatel Objednateli vyúčtuje opravu či odstranění poškození podle Ceníku FS, avšak jen v rozsahu svého know-how a obchodního tajemství obvyklého v obchodní praxi;**
- c. Objednatel Poskytovateli uhradí cenu za provedení opravy Jednotky dle písm. b., maximálně však do částky limitu pro spoluúčast Objednatele na pojistné události typově odpovídající charakteru poškození Jednotky, + DPH, a to na základě faktury vystavené Poskytovatelem, jejíž splatnost bude činit 30 dnů od jejího doručení Objednateli.**

Výše uvedené postupy však Poskytovatele nezavazují povinnosti jakékoli poškození Jednotky bez dalšího odstraňovat v rámci neplánované údržby dle čl. II. odst. 2 písm. b) Smlouvy.

Platí, že Poskytovatel nemá nárok na zaplacení ceny za provedení opravy dle tohoto odstavce v případě, že ke škodě došlo v důsledku porušení povinností Poskytovatele vyplývajících z této Smlouvy či z Kupní smlouvy.

Poskytovatel je povinen na vyžádání Objednatele poskytnout mu v přiměřené lhůtě detailní doklady vztahující se k jakémukoliv poškození Jednotky, avšak jen v rozsahu svého know-how a obchodního tajemství obvyklého v obchodní praxi.

Objednatel je povinen neprodleně oznámit Poskytovateli změny limitů pro spoluúčast v rámci pojistné smlouvy, jejímž předmětem je škodové pojištění Jednotek.“

Čl. IX. odst. 2 Smlouvy FS nahrazují tímto novým zněním:

„Úhrada za provedení neplánované údržby dle předchozího odstavce bude uhrazena na základě samostatných faktur se splatností 60 dnů, s výjimkou faktur dle čl. IX. odst. 1 uvedených pod písm. c. Smlouvy, u nichž je splatnost 30 dnů od jejich doručení Objednateli. Přílohou všech faktur bude vždy protokol potvrzující provedení příslušné neplánované údržby (v dalším platí obdobně úprava náležitostí faktury dle čl. IV. odst. 7 Smlouvy). Poskytovateli právo vystavit fakturu nevzniká dříve, než pojišťovna uzná nárok Objednatele na pojistné plnění alespoň ve výši ceny za provedení opravy bez DPH sdělené Poskytovatelem, případně okamžikem stanovení ceny za provedení opravy poškození nezávislým znalcem odsouhlaseným oběma smluvními stranami. Ujednání dle předchozí věty se netýká faktur dle čl. IX. odst. 1 uvedených pod písm. c. Smlouvy.“

Čl. IX. odst. 3 Smlouvy FS nahrazují tímto novým zněním:

„Smluvní strany se zavazují si poskytnout maximální možnou součinnost za účelem uplatnění nároků Objednatele vůči pojišťovně. Poskytovatel je povinen Objednateli a přímo pojišťovně na vyžádání poskytnout součinnost nezbytnou za účelem likvidace příslušné pojistné události (např. umožnit likvidátorovi pojišťovny fyzickou prohlídku Jednotky, které se pojistná událost týká apod.). Poskytovatel je povinen o jakékoliv své přímé komunikaci s pojišťovnou bezodkladně informovat Objednatele. Objednatel se zavazuje Poskytovatele průběžně bez zbytečného odkladu informovat o postupu likvidace pojistné události. O tom, že pojišťovna

- a) uznala nárok Objednatele na pojistné plnění alespoň ve výši ceny za provedení opravy bez DPH sdělené Poskytovatelem,**
- b) vyčíslila nižší pojistné plnění, než byla dle Poskytovatele cena za provedení opravy bez DPH,**
- c) odmítla pojistné plnění vyplatit úplně.**

Objednatel Poskytovatele vyrozumí do 5 pracovních dnů od dne, kdy mu pojišťovna tuto skutečnost písemně oznámí.“

7. Smluvní strany se dále dohodly, že též dosavadní náklady za neplánovanou údržbu realizovanou před účinností tohoto Dodatku č. 1 v případech, kdy škoda na Jednotce či Jednotkách byla nižší, než byl limit spoluúčasti Objednatele na pojistné události, uhradí Objednatel Poskytovateli obdobně podle odst. 6 tohoto článku (tj. uhradí mu dosud vzniklé bezdůvodné obohacení na své straně).
8. Smluvní strany prostřednictvím tohoto článku Dodatku č. 1 Smlouvy FS provádějí pouze drobné změny za účelem výslovného upravení skutečností mezi Smluvními stranami jinak nesporných, přičemž nové řešení zavede do smluvního vztahu větší právní jistotu. Tento článek tak nepředstavuje podstatnou změnu Smlouvy FS ve smyslu ust. § 222 odst. 3 zák.

č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, neboť ve smyslu tohoto ustanovení neumožňuje potenciální účast jiných dodavatelů, popř. výběr jiného dodavatele v původním zadávacím řízení, nemění ekonomickou rovnováhu závazku ze Smlouvy FS ve prospěch vybraného dodavatele ani nevede k významnému rozšíření rozsahu plnění veřejné zakázky. Změna podle tohoto článku Smlouvy FS neumožňuje potencionální účast jiných dodavatelů, ani by potencionálně nemohla ovlivnit výběr dodavatele v původním zadávacím řízení, neboť realizované změny jsou tak marginální, že i kdyby zadávací podmínky původního zadávacího již odpovídaly těmto změnám, každý odborný výrobce kolejových vozidel a poskytovatel servisních služeb, standardně působící na trhu, by byl schopen se i tak zúčastnit původního zadávacího řízení, aniž by tyto změny v takovém zadávacím řízení ovlivnily výběr dodavatele. Pokud jde o ekonomickou rovnováhu Smlouvy FS, pak změny podle tohoto článku nemají ekonomický vliv ve prospěch Poskytovatele, neboť obě Smluvní strany mají za to, že v případech v tomto článku upravených z povahy věci úhrada za neplánovanou údržbu Poskytovateli náleží, stejně tak je nesporné, že má být hrazena skutečná cena za provedení opravy poškozené Jednotky.

9. Smluvní strany v rámci nového znění čl. IX. odst. 1, 2 a 3 Smlouvy FS dále pouze explicitně vyjádřily, že ve vztahu k pojišťovně je relevantní cena za provedení opravy nezahrnující DPH a naopak Poskytovateli bude hrazena cena za provedení opravy + DPH. Toto doplnění ovšem neznamená změnu stávajících práv a povinností Smluvních stran, neboť již nyní je v čl. IX. odst. 2 Smlouvy FS dohodnuto, že úhrada za provedení neplánované údržby dle čl. IX. odst. 1 Smlouvy FS je hrazena na základě samostatných faktur, přičemž v souladu s právními předpisy musí být Poskytovatelem Jihomoravskému kraji fakturována cena za provedení opravy + DPH. Jihomoravskému kraji je však následně zaplacené DPH vráceno a Jihomoravskému kraji tak v souvislosti s platbou DPH nevzniká škoda. Smluvní strany rovněž přistoupily k upřesnění v čl. IX. Smlouvy FS použitého termínu „pojistné“ tak, že jej nahradily pojmem „pojistné plnění“. Skutečnost, že platba pojišťovny v případě pojistné události je pojistné plnění, je zřejmá, a ani uvedené upřesnění tak nijak nemění stávající práva a povinnosti Smluvních stran.

Článek VII.

Změny přílohy č. 6 Smlouvy FS týkající se provozuschopnosti Jednotek

1. V Příloze č. 6 Smlouvy FS jsou definovány závady na Jednotce (soupravě) s určením, zda bez dalšího způsobují neprovozuschopnost nebo zda za splnění určitých specifikovaných podmínek neprovozuschopnost nezpůsobují. V části A. se jedná o závady při vystavení Jednotky (soupravy) do oběhu a v části B. se jedná o závady na Jednotce (soupravě) během jízdy vlaku. U některých těchto závad je provozuschopnost vázána na přítomnost vlakového doprovodu.
2. V souladu se Smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě (provozní soubor EMU JMK) uzavřené dne 16.05.2024 mezi Jihomoravským krajem a společností České dráhy, a.s. ode dne její účinnosti již není vyžadována v Jednotkách (soupravách) přítomnost vlakvedoucí/ho, případně průvodčí/ho, dopravce a mohou se zde nacházet i jiné odborně způsobilé osoby nenáležející k dopravci, kterým byl společností KORDIS JMK, a.s. vydán kontrolní nebo jiný relevantní průkaz, např. průvodčí IDS JMK, pracovníci bezpečnostní agentury IDS JMK či zaměstnanci

KORDIS JMK, a.s. (dále jen „jiné odborně způsobilé osoby nenáležící k dopravci“). Jiné odborně způsobilé osoby nenáležící k dopravci jsou povinny se prokázat tímto průkazem. Vzory akceptovaných průkazů udržuje aktuální KORDIS JMK, a.s. a budou poskytnuty na vyžádání. V Jednotkách rovněž mohou být dále přítomny i jiné odborně způsobilé osoby dopravce jako například Poskytovatelem objednaný vlakvedoucí dopravce, pohotovostní strojvedoucí nebo další strojvedoucí ve funkci vlakvedoucího.

3. Z důvodu odlišností v proškolení však jiné odborně způsobilé osoby nenáležící k dopravci nemohou zajistit provozuschopnost jednotek (souprav) ve stejném rozsahu jako odborně způsobilé osoby dopravce.
4. S ohledem na skutečnosti popsané v odst. 2 a 3 tohoto článku Smluvní strany přistoupily k upřesnění pojmu vlakový doprovod používaný v Příloze č. 6 Smlouvy FS v tom smyslu, že jsou vymezeny vady, u kterých k provozuschopnosti Jednotky (soupravy) postačuje přítomnost jiné odborně způsobilé osoby nenáležící k dopravci jako vlakového doprovodu a u kterých je k této provozuschopnosti nezbytná přítomnost odborně způsobilé osoby dopravce jako vlakového doprovodu tak, aby pojem vlakový doprovod odpovídal těmto změnám. Konkrétní úpravy jsou provedeny v bodech A.19 až A.23 a B.19 až B.23 této přílohy. Upravená Příloha č. 6 je přílohou tohoto Dodatku č. 1.
5. Vzhledem k tomu, že úprava Přílohy č. 6 Smlouvy FS dle tohoto Dodatku č. 1 spočívá pouze v upřesnění pojmu vlakový doprovod v návaznosti na změnu popsanou v odst. 2 tohoto článku, nejedná se o změnu stávajících práv a povinností Smluvních stran.

Článek VIII. Závěrečná ustanovení

1. Smluvní strany se dohodly, že pro přehlednost jsou přílohami tohoto Dodatku č. 1 upravené přílohy Smlouvy FS, které se tímto Dodatkem č. 1 mění, a to:
 - a. Příloha č. 2 – Podmínky pro provádění úklidu, čištění a doplňkových služeb
 - b. Příloha č. 5 – Sazebník pokut
 - c. Příloha č. 6 – Provozuschopnost Jednotek
2. Tento Dodatek č. 1 nabývá platnosti v den podpisu Dodatku č. 1 poslední Smluvní stranou a účinnosti jeho zveřejněním v registru smluv zřízeném zákonem č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv, ve znění pozdějších předpisů.
3. Tento Dodatek č. 1 je vyhotoven v elektronické podobě a každá ze Smluvních stran připojí svůj kvalifikovaný elektronický podpis.
4. Ostatní ustanovení Smlouvy FS nedotčená tímto Dodatkem č. 1 zůstávají beze změny.
5. Smluvní strany po přečtení prohlašují, že Dodatek č. 1 nebyl sepsán v tísni ani za jinak jednostranně nevýhodných podmínek.

Doložka:

Tento Dodatek č. 1 byl schválen Radou Jihomoravského kraje na 11. schůzi, konané dne 20.02.2025, usnesením č. 694/25/R11, nadpoloviční většinou hlasů všech členů rady kraje.

V Brně

V Plzni

04.03.2025

Jihomoravský kraj
Mgr. Jan Grolich, hejtman

15.05.2025

ŠKODA TRANSPORTATION a.s.
Ing. Tomáš Ignačák, místopředseda
představenstva

19.05.2025

ŠKODA TRANSPORTATION a.s.
Ing. Zdeněk Sváta, člen představenstva

Příloha č. 2 Smlouvy o zajištění full-service železničních elektrických jednotek

Podmínky pro provádění úklidu, čištění a doplňkových služeb

A. Vratné čištění

– minimálně 1x za den alespoň v rozsahu:

- 1) vysypání nádob na odpadky
- 2) odstranění hrubých nečistot, odpadků, zmrazků apod. z podlah, zametení, vysátí či vytření podlah (= celá podlaha Jednotky, včetně nástupních prostorů uvnitř Jednotky, stupátek a schůdků, WC, stanovišť strojvedoucího, ...)
- 3) odstranění nečistot a setření stolků dezinfekčním prostředkem
- 4) odstranění drobných nečistot ze sedadel a opěradel (včetně sklopných) a setření područek sedadel dezinfekčním prostředkem
- 5) očištění a dezinfekce WC – záchodových stojanů, sedáků, poklopů, umyvadel, zrcadel (včetně přeleštění) a zásobníků na hygienické potřeby
- 6) otření a dezinfekce madel a vnitřních a vnějších tlačítek pro otevírání dveří a signalizací

– minimálně 1x za 3 dny alespoň v rozsahu:

- 1) mokré mytí podlah s použitím čisticího prostředku (tj. celá podlaha Jednotky, včetně nástupních prostorů uvnitř Jednotky, stupátek a schůdků, WC, stanovišť strojvedoucího, ...)
- 2) mokré mytí stolků, klik, madel, tlačítek signalizace a rámců oken s použitím čisticího dezinfekčního prostředku
- 3) vysátí sedadel a opěradel a mokré mytí područek sedadel a podhlavníků s použitím čisticího dezinfekčního prostředku

B. Výchozí čištění – minimálně 1x za 14 dní alespoň v rozsahu:

- 1) mokré mytí povrchu i vnitřku nádob na odpadky s použitím čisticího dezinfekčního prostředku, odstranění přischlých nečistot
- 2) mokré mytí s použitím čisticího dezinfekčního prostředku interiérů Jednotek (police, svítidla, rámy informačních monitorů a skříně odbavovacích zařízení, odkládací plochy, vitríny, reklamní plochy, kryty topných těles, tlačítka signalizace a otevírání dveří apod.)
- 3) očištění a dezinfekce WC – mokré omytí a dezinfekce vstupních dveří, vnitřních stěn, podlahy, polic
- 4) čisticím prostředkem vyčistit a přelestit – okna z vnitřní strany Jednotky a výplně všech dveří a zrcadla
- 5) vhodným čisticím prostředkem vyčistit displaye a ovládací prvky validátorů, odbavovacích automatů a informačních monitorů
- 6) vysátí všech sedadel a opěradel (respektovat frekvenci stanovenou návodkou výrobce sedadel)

C. Základní čištění – min. 1x za měsíc alespoň v rozsahu:

- 1) mytí vnější skříně Jednotky v mycí lince; při venkovní teplotě stanovené v provozním řádu mycích linek se z důvodu jejich odstavení z provozu mytí vnější skříně Jednotek v mycí lince neprovádí, přičemž nedodržení intervalu mytí z důvodu odstavení mycí linky není postiženo smluvní pokutou; Poskytovatel je však povinen mytí skříní Jednotek přeplánovat tak, aby v souhrnu počet mytí skříní Jednotek v mycí lince dosáhl 12 mytí za rok.
- 2) čisticím prostředkem vyčistit a přešetřit – okna z vnější strany Jednotky a výplně všech dveří Jednotky případně ruční mytí vnější skříně Jednotky.
- 3) vyčištění čel Jednotky po mytí vnější skříně Jednotky včetně čelních a koncových světel a držadel

C1. Roční čištění sedadel

- 1) v letních měsících provést čištění všech sedadel a opěradel v souladu s návodkou výrobce sedadel tepováním mokrou cestou za použití chemických prostředků povolených výrobcem sedadel

D. Odstraňování graffiti

V případě, že je Jednotka poškozena graffiti, je Poskytovatel povinen zajistit u provozovaných Jednotek jeho odstranění do 3 pracovních dnů. Pokud jde o poškození velkého rozsahu (více než 25% vnější plochy Jednotky) pak musí být očista zajištěna do 7 pracovních dnů.

Hanlivé/urážející/rasově motivované graffiti či vyobrazení musí být odstraněny neprodleně.

E. Doplňkové služby:

- 1) plnění vodou a dalšími provozními kapalinami a prostředky, vyprazdňování vakuových WC; plnění vodou a odsávání WC jsou zapracovány do oběhů Jednotek obdobným způsobem jako jednotlivé stupně čištění
- 2) doplňování hygienických potřeb v rámci jednotlivých režimů čištění (do držáků, zásobníků i provozní zásoby) a průběžné dodávání hygienických potřeb Dopravci do provozní zásoby v dostatečném množství pro každou Jednotku
- 3) doplňování informačních materiálů v rámci jednotlivých režimů čištění (do schránek i provozní zásoby) a průběžné dodávání Dopravci informačních materiálů do provozní zásoby v dostatečném množství pro každou jednotku v rozsahu dle pokynů KORDIS JMK, a.s.
- 4) v rámci Výchozího čištění, případně na pokyn KORDIS JMK, a.s. výlep a doplnění stržených informačních a propagačních materiálů
- 5) v rámci Výchozího čištění, případně na pokyn KORDIS JMK, a.s. výlep a obnovení vnitřních letáků a bannerů v případě poničení
- 6) v rámci Základního čištění výlep a obnova vnějších bannerů v případě poničení
- 7) poskytování přístupu k internetu prostřednictvím palubní WiFi sítě dostupné pro cestující bezplatně v celém prostoru přístupném pro cestující s možností nastavení automatického přesměrování cestujících po přihlášení na stanovenou webovou stránku.

Připojení k internetu pro cestující nesmí být omezeno časem, rychlostí připojení ani objemem přenesených dat. Pro připojení WiFi routeru k internetu musí být využita nejvyšší dostupná rychlost internetového připojení libovolného z mobilních operátorů v příslušné lokalitě

o všech činnostech dle písmen A. – E. musí existovat průkazná evidence jejich provedení, na vyžádání Objednatele nebo KORDIS JMK, a.s. je Poskytovatel povinen tuto dokumentaci předložit a doložit provedení činností.

F. Čistící a dezinfekční prostředky

Pro čištění a dezinfekci smějí být využity prostředky s nedráždivou a neagresivní vůní, které nebudou způsobovat problémy osobám s alergiemi a dýchacími obtížemi. Na žádost Objednatele je povinen Poskytovatel změnit druh čistícího a dezinfekčního prostředku.

Příloha č. 5 Smlouvy o zajištění full-service železničních elektrických jednotek

Sazebník pokut

Závada		Sankce ¹
1.	Nefunkční klimatizace prostor (i jen části) pro cestující	12%
2.	Nefunkční klimatizace na stanovišti strojvedoucího	8%
3.	Nefunkční topení v prostorech (i jen části) pro cestující	12%
4.	Nefunkční topení na stanovišti strojvedoucího	8%
5.	Nefunkční osvětlení prostor (i jen části) pro cestující	12%
6.	Nefunkční osvětlení stanoviště strojvedoucího	8%
7.	Nefunkční dveře (vč. např. nefunkční signalizace stavu strojvedoucímu, nefunkčního poptávkového zařízení, výsuvného schůdku apod.) – za každé dveře v Jednotce ²	4%
8.	Nefunkční systém automatického počítání cestujících (vč. např. nefunkční on-line komunikace s centrálním serverem) – za každé dveře v Jednotce	1%
9.	Nefunkční zařízení umožňující nástup cestujících na vozíku pro invalidy za každé zařízení	12%
10.	Nefunkční WC – za každé WC	12%
11.	Poškozené / Chybějící vnitřní vybavení WC (např. držák na toaletní papír, mýdlo nebo mýdlovou pěnu, tryskový osoušeč rukou, zásobník na papírové utěrky, odpadkový koš, přebalovací pult, ...)	2%
12.	Nefunkční (i jen částečně) vizuální vnější informační systém (vč. poruchy on-line komunikace)	4%
13.	Nefunkční (i jen částečně) vizuální vnitřní informační systém (vč. poruchy on-line komunikace)	4%
14.	Nefunkční (i jen částečně) akustický vnější informační systém (vč. poruchy on-line komunikace)	4%
15.	Nefunkční (i jen částečně) akustický vnitřní informační systém (vč. poruchy on-line komunikace)	4%
16.	Nefunkční (i jen částečně) vnitřní kamerový systém	4%
17.	Nefunkční (i jen částečně) vnější kamerový systém	4%
18.	Nefunkční přístup k internetu (WiFi) pro cestující, nedodržení požadovaných parametrů	4%
19.	Nefunkční komunikace Jednotky s CED a DID	8%
20.	Nefunkční (i jen částečně) systém pro obousměrnou komunikaci cestujících se strojvedoucím případně dispečinkem v nouzi, nefunkční nouzové tlačítko	4%
21.	Nefunkční (i jen částečně) odbavovací systém nebo jeho komponent (samostatná řídicí jednotka, jízdenkové automaty, validátory a označovače jízdenek, závada v napájení, závada v datovém komunikačním propojení).	4%
22.	V případě poruchy komponenty neprovedení její výměny v souladu s Přílohou 10 Smlouvy do 03:00 následujícího dne	5 000,- Kč + 4%

¹ Výše pokuty stanovená pevnou sazbou, příp. procentuální sazbou z ceny jednotkokilometrů ujetých s danou závadou od jejího prokázání do prokázání nápravy nebo vyřazení Jednotky z oběhu. Při více zjištěných závadách na Jednotce se smluvní pokuty sčítají, nicméně v souhrnu nepřekročí 50 % z ceny jednotkokilometrů ujetých s danou závadou.

² Jednotkou se rozumí rovněž náhradní jednotka, platí pro všechny výskyty v textu přílohy.

23.	Nenahlášení závady komponenty nebo nemožnosti ji opravit v termínu dle Přílohy 10 Smlouvy	1000,- Kč
24.	Nedoplnění příslušného spotřebního materiálu, zejména jízdenkového papíru a pásek do tiskáren v jízdenkových automatech, validátorech a označovačích jízdenek dle požadavků Přílohy 10 Smlouvy.	1 000,- Kč + 4%
25.	Neprovedení vizuální a mechanické kontroly funkčnosti komponent, kontroly bankovních terminálů (kombinované čtečky bezkontaktních bankovních karet a čipových karet v jízdenkových automatech a validátorech) v souladu s pokyny dodanými a aktualizovanými KORDIS JMK a.s. dle Přílohy 10 Smlouvy.	1 000,- Kč + 4%
26.	Neprovedena aktualizace dat v odbavovacím nebo informačním systému	5 000,-Kč + 4%
27.	Nedostatečně provedený úklid (neprovedení v souladu s Přílohou 2 Smlouvy)	1 000,-Kč + 4%
28.	Nedoplněná voda do plného stavu, nedoplněné další provozní kapaliny a prostředky, nevyprázdněná vakuová WC při předávce z full-service, příp. v obězích stanovených časech	4%
29.	Nedoplněné hygienické potřeby, informační letáčky (neprovedení v souladu s Přílohou 2 Smlouvy)	1 000,-Kč + 4%
30.	Neodstraněné graffiti (neprovedení v souladu s Přílohou 2 Smlouvy)	4%
31.	Poškozená sedadla, Poškozené / Chybějící opěrky rukou – více než 5 případů v Jednotce	4%
32.	Poškozené / Chybějící háčky na oděv – více než 5 případů v Jednotce	2%
33.	Poškozené / Chybějící stolky – více než 5 případů v Jednotce	4%
34.	Poškozené / Chybějící police na zavazadla – více než 5 případů v Jednotce	4%
35.	Poškozené / Chybějící nádoby na odpad – více než 2 případy v Jednotce	4%
36.	Nefunkční zásuvky / USB porty pro cestující – více než 5 případů v Jednotce	4%
37.	Nefunkční zásuvky / USB porty na stanovišti strojvedoucího	12%
38.	Poškozené / Chybějící stahovací sluneční clony (jsou-li) – více než 2 případy v Jednotce	2%
39.	Ulámané háky / úchyty na přepravu kol – více než 2 případů v Jednotce	4%
40.	Popraskané / Rozbité vnitřní skleněné výplně – více než 1 případ v Jednotce	4%
41.	Popraskané vnější skleněné výplně	4%
42.	Nefunkční vybavení na stanovišti strojvedoucího (např. mikrovlnka, lednička)	4%
43.	Nefunkční / Neuzamykatelná schránka (box) pro vlakový doprovod	4%
44.	Nefunkční/Neuzamykatelná schránka (box) dostatečné velikosti pro umístění provozní zásoby (pro průběžné doplňování vlakovým personálem v rámci oběhu) informačních letáčků, veškerých hygienických potřeb (zejména včetně alespoň jednoho balení hygienických podložek na WC), jízdenkového papíru a pásek do tiskáren, drobných úklidových prostředků apod.	8%
45.	Chybějící / Poškozené orientační piktogramy – více než 5 případů v Jednotce	4%
46.	Chybějící / Poškozené prvky povinné publicity	4%
47.	Chybějící / Poškozené vitríny – více než 2 případy v Jednotce	4%
48.	Chybějící / Poškozené zařízení pro informační tiskoviny IDS JMK	4%

49.	Neaktualizované informační materiály umístěné ve vitrínách nebo nenalepené samolepky – více než 5 případů v Jednotce (neprovedení v souladu s Přílohou 2 Smlouvy)	4%
50.	Jiná závada či nedostatek nevyjmenované v předchozích bodech nezpůsobující neprovoznost Jednotky. Za takovou závadu či nedostatek se nepovažuje běžné opotřebení Jednotky a jejích částí.	4%

Příloha č. 6 Smlouvy o zajištění full-service železničních elektrických jednotek

Provozoschopnost Jednotek

A. Vystavení Jednotky (soupravy) do oběhu

- A.1. Nefunkční klimatizace prostor pro cestující v celé Jednotce – lze převzít do provozu za podmínky zajištění cirkulace vzduchu (min. nouzovými větracími okny) a do předpokládané nejvyšší venkovní teploty po dobu oběhu 27° C.
- A.2. Nefunkční klimatizace prostor pro cestující v části Jednotky – lze převzít do provozu za podmínky zajištění cirkulace vzduchu (min. nouzovými větracími okny) a do předpokládané nejvyšší venkovní teploty po dobu oběhu 27° C, při vyšší předpokládané teplotě musí být klimatizace prostor pro cestující funkční alespoň ve 2/3 Jednotky.
- A.3. Nefunkční klimatizace na stanovišti strojvedoucího – lze převzít do provozu za podmínky zajištění cirkulace vzduchu (min. větracími okny) a do předpokládané nejvyšší venkovní teploty po dobu oběhu 27° C.
- A.4. Nefunkční topení v prostorech pro cestující v celé Jednotce – lze převzít do provozu do předpokládané nejnižší venkovní teploty po dobu oběhu 15° C.
- A.5. Nefunkční topení v prostorech pro cestující v části Jednotky – lze převzít do provozu do předpokládané nejnižší venkovní teploty po dobu oběhu 15° C, při nižší předpokládané teplotě musí být topení v prostorech pro cestující funkční alespoň ve 2/3 Jednotky.
- A.6. Nefunkční topení na stanovišti strojvedoucího – lze převzít do provozu do předpokládané nejnižší venkovní teploty po dobu oběhu 15° C.
- A.7. Nefunkční osvětlení prostor pro cestující v celé Jednotce – nelze převzít do provozu (s ohledem na bezpečnost cestujících – tunely na linkách S2 a S3), případně lze převzít, pouze pokud lze zařadit do oběhů za denního světla na tratích bez tunelů.
- A.8. Nefunkční osvětlení prostor pro cestující v části Jednotky – lze převzít do provozu, funkční osvětlení prostor pro cestující musí být alespoň v 1/2 Jednotky a na WC pro imobilní.
- A.9. Nefunkční osvětlení stanoviště strojvedoucího – nelze převzít do provozu (s ohledem na bezpečnost provozu – tunely na linkách S2 a S3), případně lze převzít, pouze pokud lze zařadit do oběhů za denního světla na tratích bez tunelů.
- A.10. Nefunkční všechny dveře (nástupní prostory) na jedné či obou stranách Jednotky – nelze převzít do provozu. Za nefunkční dveře (nástupní prostor) je považován i jen nefunkční výsuvný schůdek.
- A.11. Nefunkční některé dveře (nástupní prostory) na jedné či obou stranách Jednotky – lze převzít do provozu, pokud je nefunkčních max. 1/2 dveří (nástupních prostor) na každé straně Jednotky, nefunkční ale nemohou být 3 a více sousedících dveří (nástupních prostor). Nefunkční dveře nesmí ohrozit bezpečnost cestujících, musí být zajištěné/uzamknuté. Za nefunkční dveře (nástupní prostor) je považován i jen nefunkční výsuvný schůdek.
- A.12. Nefunkční zařízení umožňující nástup cestujících na vozíku pro invalidy – nelze převzít do provozu.
- A.13. Nefunkční všechna WC, případně nefunkční WC pro imobilní – nelze převzít do provozu.

- A.14. Nefunkční informační systém vizuální vnější (zcela nebo částečně) – lze převzít do provozu za podmínky funkčního akustického systému vnějšího nebo zajištění náhradního označení linky a cílové stanice vlaku po celý oběh.
- A.15. Nefunkční informační systém vizuální vnitřní (zcela nebo částečně) – lze převzít do provozu za podmínky funkčního akustického systému vnitřního.
- A.16. Nefunkční informační systém akustický vnější (zcela nebo částečně) – lze převzít do provozu.
- A.17. Nefunkční informační systém akustický vnitřní (zcela nebo částečně) – lze převzít do provozu za podmínky funkčního vizuálního systému vnitřního.
- A.18. Nefunkční komunikace Jednotky s CED a DID – lze převzít do provozu za podmínky funkční komunikace s dispečinkem provozovatele dráhy a s výpravčími prostřednictvím GSM-R nebo TRS po celý oběh.
- A.19. Nefunkční kamerový systém vnitřní v celé Jednotce – nelze převzít do provozu do oběhu na vlacích bez přítomnosti odborně způsobilé osoby dopravce nebo jiné odborně způsobilé osoby nenáležející k dopravci.
- A.20. Nefunkční kamerový systém vnitřní v části Jednotky – nelze převzít do provozu do oběhu na vlacích bez přítomnosti odborně způsobilé osoby dopravce nebo jiné odborně způsobilé osoby nenáležející k dopravci.
- A.21. Nefunkční kamerový systém vnější v celé Jednotce – nelze převzít do provozu do oběhu na vlacích bez přítomnosti odborně způsobilé osoby dopravce.
- A.22. Nefunkční kamerový systém vnější v části Jednotky – nelze převzít do provozu do oběhu na vlacích bez přítomnosti odborně způsobilé osoby dopravce.
- A.23. Nefunkční systémem pro obousměrnou komunikaci cestujících se strojvedoucím případně dispečinkem v nouzi, nefunkční nouzové tlačítko – nelze převzít do provozu do oběhu na vlacích bez přítomnosti odborně způsobilé osoby dopravce nebo jiné odborně způsobilé osoby nenáležející k dopravci.
- A.24. Nefunkční odbavovací systém (samostatná řídicí jednotka, jízdenkové automaty, validátory a označovače jízdenek) – lze převzít do provozu v případě funkčnosti samostatné řídicí jednotky, datového komunikačního propojení odbavovacího systému a alespoň 50 % jízdenkových automatů a 50 % validátorů a označovačů jízdenek (alespoň jeden funkční validátor a označovač jízdenek min. v každém druhém nástupním prostoru), jinak výjimečně se souhlasem CED.
- A.25. Nedostatečný úklid – v případě hrubého znečištění (zvratky, ...) nelze převzít do provozu.
- A.26. Chybějící voda, hygienické potřeby – nelze převzít do provozu.
- A.27. Neodstraněné hanlivé/urážející/rasově motivované graffiti – nelze převzít do provozu.
- A.28. Poškozená sedadla, opěrky rukou – při poškození více než 10 % sedadel nebo 20 % opěrek rukou nelze převzít do provozu.
- A.29. Popraskané/Rozbité vnitřní skleněné výplně – lze převzít do provozu za podmínky zajištění proti úrazu cestujících.
- A.30. Popraskané vnější skleněné výplně – nelze převzít do provozu.
- A.31. Rozbité vnější skleněné výplně – nelze převzít do provozu.
- A.32. Nefunkční/Neuzamykatelná schránka (box) dostatečné velikosti pro umístění provozní zásoby (pro průběžné doplňování vlakovým personálem v rámci oběhu) informačních letáčků, veškerých hygienických potřeb (zejména toaletní papír, mýdlo nebo mýdlová

pěna, hygienické podložky na WC), jízdenkového papíru a pásek do tiskáren, drobných úklidových prostředků apod. – nelze převzít do provozu.

- A.33. Nefunkční zásuvka 230 V, ani USB konektor na stanovišti strojvedoucího – nelze převzít do provozu.

B. Závady na Jednotce (soupravě) během jízdy vlaku

- B.1. Nefunkční klimatizace prostor pro cestující v celé Jednotce – lze ponechat v provozu za podmínky zajištění cirkulace vzduchu (min. nouzovými větracími okny) a do nejvyšší vnitřní teploty 32° C. Při nesplnění podmínek (i jedné) může Jednotka pokračovat v jízdě do Brna hl.n. (u jednotek nezaoběhovaných přes Brno hl.n. do Břeclavi) (dále jen „uzel“), nebo při jízdě opačným směrem do cílové stanice vlaku (a výjimečně se souhlasem CED ještě k jízdě zpět nejdále do uzlu), kde je nutno Jednotku nahradit.
- B.2. Nefunkční klimatizace prostor pro cestující v části Jednotky – lze ponechat v provozu za podmínky zajištění cirkulace vzduchu (min. nouzovými větracími okny) a do nejvyšší vnitřní teploty 32° C. Při vyšší teplotě musí být klimatizace prostor pro cestující funkční alespoň ve 2/3 Jednotky – Jednotka pokračuje v jízdě do cílové stanice a může i zpět do uzlu, kde je nahrazena. Při nesplnění podmínek (i jedné) může pokračovat v jízdě do uzlu, nebo při jízdě opačným směrem do cílové stanice vlaku (a výjimečně se souhlasem CED ještě k jízdě zpět nejdále do uzlu), kde je nutno Jednotku nahradit.
- B.3. Nefunkční klimatizace stanoviště strojvedoucího – lze ponechat v provozu za podmínky zajištění cirkulace vzduchu (min. větracími okny) a do nejvyšší vnitřní teploty 32° C. Při nesplnění podmínek (i jedné) může Jednotka pokračovat v jízdě do uzlu, nebo při jízdě opačným směrem do cílové stanice vlaku (a výjimečně se souhlasem CED ještě k jízdě zpět nejdále do uzlu), kde je nutno Jednotku nahradit.
- B.4. Nefunkční topení v prostorech pro cestující v celé Jednotce – lze ponechat v provozu do nejnižší vnitřní teploty 15° C. Při nesplnění podmínky může Jednotka pokračovat v jízdě do uzlu, nebo při jízdě opačným směrem do cílové stanice vlaku (a výjimečně se souhlasem CED ještě k jízdě zpět nejdále do uzlu), kde je nutno Jednotku nahradit.
- B.5. Nefunkční topení v prostorech pro cestující v části Jednotky – lze ponechat v provozu do nejnižší vnitřní teploty 15° C, při nižší teplotě musí být topení v prostorech pro cestující funkční alespoň ve 2/3 Jednotky – Jednotka pokračuje do cílové stanice a může i zpět do uzlu, kde musí být nahrazena. Při nesplnění podmínky může Jednotka pokračovat v jízdě do uzlu, nebo při jízdě opačným směrem do cílové stanice vlaku (a výjimečně se souhlasem CED ještě k jízdě zpět nejdále do uzlu), kde je nutno Jednotku nahradit.
- B.6. Nefunkční topení na stanovišti strojvedoucího – lze ponechat v provozu do nejnižší vnitřní teploty 15° C. Při nesplnění podmínky může Jednotka pokračovat v jízdě do uzlu, nebo při jízdě opačným směrem do cílové stanice vlaku (a výjimečně se souhlasem CED ještě k jízdě zpět nejdále do uzlu), kde je nutno Jednotku nahradit.
- B.7. Nefunkční osvětlení prostor pro cestující v celé Jednotce – lze ponechat v provozu za denního světla. Za tmy a na tratích s tunely může Jednotka pokračovat v jízdě do vhodné stanice určené CED, do cílové stanice vlaku jen v případě, že tato bude dosažena max. do 15 min, kde je nutno Jednotku nahradit.

- B.8. Nefunkční osvětlení prostor pro cestující v části Jednotky – lze ponechat v provozu za denního světla. Za tmy musí být funkční osvětlení alespoň v 1/2 Jednotky a na WC pro imobilní – Jednotka pokračuje do cílové stanice a může i zpět do uzlu, kde musí být nahrazena. Při nesplnění podmínek (i jedné z nich) může Jednotka pokračovat v jízdě do vhodné pásmové stanice, do cílové stanice vlaku jen v případě, že tato bude dosažena max. do 15 min.
- B.9. Nefunkční osvětlení stanoviště strojvedoucího – lze ponechat v provozu za denního světla. Za tmy a na tratích s tunely může Jednotka pokračovat v jízdě do vhodné stanice určené CED, do cílové stanice vlaku jen v případě, že tato bude dosažena max. do 15 min, kde je nutno Jednotku nahradit.
- B.10. Nefunkční všechny dveře (nástupní prostory) na jedné či obou stranách Jednotky – nelze ponechat v provozu. Jednotka ukončí jízdu v nejbližší stanici, kde je nutno Jednotku nahradit. Za nefunkční dveře (nástupní prostor) je považován i jen nefunkční výsuvný schůdek.
- B.11. Nefunkční některé dveře (nástupní prostory) na jedné či obou stranách Jednotky – lze ponechat v provozu, je-li nefunkční max. 1/2 dveří (nástupních prostor) na každé straně Jednotky, nefunkční ale nemohou být 3 a více sousedících dveří (nástupních prostor). Nefunkční dveře nesmí ohrozit bezpečnost cestujících, musí být zajištěné/uzamknuté. Jednotka pokračuje v jízdě do cílové stanice a může i zpět do uzlu, kde musí být nahrazena. Při nesplnění podmínek dle tohoto odstavce (i jedné) může pokračovat v jízdě do uzlu, nebo při jízdě opačným směrem do cílové stanice vlaku (a výjimečně se souhlasem CED ještě k jízdě zpět nejdále do uzlu), kde je nutno Jednotku nahradit. Za nefunkční dveře (nástupní prostor) je považován i jen nefunkční výsuvný schůdek.
- B.12. Nefunkční zařízení umožňující nástup cestujících na vozíku pro invalidy – nelze ponechat v provozu. Může pokračovat v jízdě do uzlu, nebo při jízdě opačným směrem do cílové stanice vlaku (a výjimečně se souhlasem CED ještě k jízdě zpět nejdále do uzlu), kde je nutno Jednotku nahradit.
- B.13. Nefunkční všechna WC, případně nefunkční WC pro imobilní – nelze ponechat v provozu. Může pokračovat v jízdě do uzlu, nebo při jízdě opačným směrem do cílové stanice vlaku, kde je nutno Jednotku nahradit.
- B.14. Nefunkční informační systém vizuální vnější (zcela nebo částečně) – lze ponechat v provozu za podmínky funkčního akustického systému vnějšího nebo náhradního označení linky a cílové stanice vlaku do konce turnusového dne. Při nesplnění podmínek (alespoň jedné) je nutno Jednotku nahradit při nejbližším průjezdu uzlem.
- B.15. Nefunkční informační systém vizuální vnitřní (zcela nebo částečně) – lze ponechat v provozu do konce turnusového dne za podmínky funkčního akustického systému vnitřního a následně je nutno Jednotku nahradit.
- B.16. Nefunkční informační systém akustický vnější (zcela nebo částečně) – lze ponechat v provozu do konce turnusového dne a následně je nutno Jednotku nahradit.
- B.17. Nefunkční informační systém akustický vnitřní (zcela nebo částečně) – lze ponechat v provozu do konce turnusového dne za podmínky funkčního vizuálního systému vnitřního a následně je nutno Jednotku nahradit.

- B.18. Nefunkční komunikace Jednotky s CED a DID – lze ponechat v provozu za podmínky funkční komunikace s dispečinkem provozovatele dráhy a s výpravčími prostřednictvím GSM-R nebo TRS do konce turnusového dne a následně je nutno Jednotku nahradit.
- B.19. Nefunkční kamerový systém vnitřní v celé Jednotce – nelze ponechat v provozu na vlcích bez přítomnosti odborně způsobilé osoby dopravce nebo jiné odborně způsobilé osoby nenáležící k dopravci. Jednotka v tomto případě ukončí jízdu v nejbližší stanici, kde je nutno ji nahradit.
- B.20. Nefunkční kamerový systém vnitřní v části Jednotky – nelze ponechat v provozu na vlcích bez přítomnosti odborně způsobilé osoby dopravce nebo jiné odborně způsobilé osoby nenáležící k dopravci. Jednotka v tomto případě ukončí jízdu v nejbližší stanici, kde je nutno ji nahradit.
- B.21. Nefunkční kamerový systém vnější v celé Jednotce – nelze ponechat v provozu na vlcích bez přítomnosti odborně způsobilé osoby dopravce. Jednotka v tomto případě ukončí jízdu v nejbližší stanici, kde je nutno ji nahradit.
- B.22. Nefunkční kamerový systém vnější v části Jednotky – nelze ponechat v provozu na vlcích bez přítomnosti odborně způsobilé osoby dopravce. Jednotka v tomto případě ukončí jízdu v nejbližší stanici, kde je nutno ji nahradit.
- B.23. Nefunkční systém pro obousměrnou komunikaci cestujících se strojvedoucím případně dispečinkem v nouzi, nefunkční nouzové tlačítko – nelze ponechat v provozu na vlcích bez přítomnosti odborně způsobilé osoby dopravce nebo jiné odborně způsobilé osoby nenáležící k dopravci. Jednotka v tomto případě ukončí jízdu v nejbližší stanici, kde je nutno ji nahradit.
- B.24. Nefunkční odbavovací systém (samostatná řídicí jednotka, jízdenkové automaty, validátory a označovače jízdenek) – lze ponechat v provozu v případě funkčnosti samostatné řídicí jednotky, datového komunikačního propojení odbavovacího systému a alespoň 50 % jízdenkových automatů a 50 % validátorů a označovačů jízdenek (alespoň jeden funkční validátor a označovač jízdenek min. v každém druhém nástupním prostoru). Při nesplnění podmínek (i jedné) je nutno Jednotku nahradit při nejbližším průjezdu uzlem. Výjimečně se souhlasem CED lze po nezbytně nutnou dobu ponechat v provozu v případě, že nelze zajistit náhradu jinou provozuschopnou Jednotkou.
- B.25. Hrubé znečištění (zvratky, ...) – lze ponechat v provozu do cílové stanice vlaku a může i zpět do uzlu, kde je nahrazena. V případě hrubého znečištění značného rozsahu pouze dojezd do cílové stanice vlaku, případně i okamžité odstavení v nejbližší stanici, kde je nutno ji nahradit.
- B.26. Spotřebovaná voda, hygienické potřeby – pokračuje do cílové stanice vlaku a může i zpět do uzlu, kde musí být nahrazena.
- B.27. Neodstraněné hanlivé/urážlivé/rasově motivované graffiti – lze ponechat v provozu nejdéle do konce turnusového dne a následně je nutno Jednotku nahradit.
- B.28. Poškozená sedadla, opěrky rukou – při poškození více než 10 % sedadel nebo 20 % opěrek rukou nelze ponechat v provozu, Jednotka pokračuje v jízdě do cílové stanice vlaku a může i zpět do uzlu, kde musí být nahrazena.
- B.29. Popraskané / Rozbité vnitřní skleněné výplně – lze ponechat v provozu za podmínky zajištění proti úrazu cestujících.

- B.30. Popraskané vnější skleněné výplně – lze ponechat v provozu za podmínky zajištění proti úrazu cestujících.
- B.31. Rozbité vnější skleněné výplně – nelze ponechat v provozu. Jednotka ukončí jízdu v nejbližší stanici, kde je nutno ji nahradit.
- B.32. Nefunkční/Neuzamykatelná schrána (box) dostatečné velikosti pro umístění provozní zásoby (pro průběžné doplňování vlakovým personálem v rámci oběhu) informačních letáčků, veškerých hygienických potřeb (zejména toaletní papír, mýdlo nebo mýdlová pěna, hygienické podložky na WC), jízdenkového papíru a pásek do tiskáren, drobných úklidových prostředků apod. – Jednotku lze ponechat v provozu do konce turnusového dne a následně je nutno Jednotku nahradit.
- B.33. Nefunkční zásuvka 230 V, ani USB konektor na stanovišti strojvedoucího – Jednotku lze ponechat v provozu do konce turnusového dne a následně je nutno Jednotku nahradit.