

Ustanovení smluvní dokumentace	Text dotazu, návrhu, připomínky
Zadávací dokumentace - ZD	
obecně	Zadávací dokumentace v odstavci 12.2 vymezuje pro hodnocení nabídek v rámci finální Nabídkové ceny koeficienty, které reprezentují váhu Výchozích cen po přepočtu jednotlivých parciálních finančních modelů. Tyto koeficienty upravují dopad jednotlivých parciálních Výchozích cen po přepočtu do Nabídkové ceny, přičemž cenám plynoucím z Modelu výchozího je přiřazen koeficient 1, zatímco cenám plynoucím z Modelu opčního 1 a Modelu opčního 2 je přidělen koeficient 0,6. Dopravce se domnívá, že takto stanovený postup by mohl u účastníků nabídkového řízení vést ke spekulacím na realizaci jedné nebo obou opcí, což by teoreticky mohlo vést k pokusům o převedení části finančních položek z Modelu výchozího do Modelu opčního 1 nebo Modelu opčního 2, případně do obou. Tímto způsobem by vlivem sníženého koeficientu pro vstup opčních cen po přepočtu do Nabídkové ceny došlo při porovnávání ekonomické výhodnosti nabídek jednotlivých uchazečů k umělému zvýhodnění takového upravené nabídky, a to nezávisle na skutečných ekonomických parametrech jednotlivých předložených nabídek. Na základě výše uvedených skutečností navrhuje dopravce přepracování podmínek soutěže tak, aby pro hodnocení všech tří parciálních cen byl použit jednotný koeficient.
9.6	Dle čl. 9.6 dokumentace nabídkového řízení může zadavatel změnit nebo doplnit zadávací podmínky, zejména technické podmínky a požadavky a smluvní podmínky, vyjma minimálních technických podmínek podle odst. 9.5 dokumentace nabídkového řízení a vyjma pravidel pro hodnocení nabídek podle čl. 14 dokumentace nabídkového řízení po celou dobu průběhu jednání o nabídkách dopravců, která navíc budou vícekolová. Zadavatel zároveň uvádí, že musí dopravce písemně informovat a poskytnout jim přiměřenou dobu pro úpravu nabídek. Dle našeho názoru ale není stanoven postup reflektující skutečnost, že po celou dobu jednání o nabídkách musí dopravci současně postupovat také v zadávacím řízení na výběr výrobce vozidel, přičemž musí výrobce vybrat před podáním konečné nabídky. Pokud zadavatel upraví zadávací podmínky nedlouho před lhůtou pro podání konečných nabídek, dopravci již nebudou mít k dispozici dostatečný časový prostor na to, aby takovou změnu promítli do zadávacího řízení na výběr výrobce vozidel, když např. toto zadávací řízení bude již ve fázi hodnocení nabídek. Žádáme tedy zadavatele o upřesnění časového harmonogramu jednání s dopravci a potvrzování finálních technických vlastností. Zároveň žádáme zadavatele o sdělení, zda má v plánu nějakým způsobem se účastnit zadávacích řízení na výběr výrobce vozidel, alespoň v pozici pozorovatele, aby mohly být zadávací podmínky promítané do těchto zadávacích řízení případně diskutovány ihned, nikoliv až zpětně.
25.7	Pro vyloučení všech pochybností žádáme zadavatele o potvrzení, že v čl. 25.7 dokumentace nabídkového řízení je lhůtou pro podání nabídek míněna v souladu s čl. 9.7 dokumentace nabídkového řízení lhůta pro podání konečných nabídek, a až do uplynutí 72 hodin před skončením lhůty pro podání konečných nabídek je tedy možné podat námitky proti zadávacím podmínkám.
25.13	Pro vyloučení všech pochybností žádáme zadavatele v návaznosti na Vysvětlení zadávací dokumentace ze dne 27. 3. 2025 doprovázené změnou zadávací dokumentace o upřesnění následujících nejasností, které vyvstaly v souvislosti s nově doplněnými podmínkami omezujícími účast dodavatelů ze třetích zemí ve smyslu § 6 odst. 3 ZZVZ a dodávky původem ze třetích zemí analogicky dle § 168 odst. 1 ZZVZ, jež je povinen účastník nabídkového řízení zohlednit v zadávacích podmínkách zadávacího řízení na výběr dodavatele vozidel: 1. V čl. 25.13 dokumentace nabídkového řízení, ve kterém zadavatel specifikuje jednotlivé podmínky, jež jsou dodavatelé (dopravci) povinni přeložit do navazujících zadávacích řízení na výběr dodavatelů vozidel, v rámci písm. b) zadavatel limit 50 % vztahuje k „celkové hodnotě veřejné zakázky“. Z uvedeného jednoznačně nevyplyvá, zda celkovou hodnotou veřejné zakázky přitom zadavatel míní předpokládanou hodnotu veřejné zakázky na výběr dodavatele vozidel, či celkovou nabídkovou cenu konkrétního dodavatele vozidel v zadávacím řízení. Další možností výkladu, kterou však nepředpokládáme, je, že zadavatel míní „celkovou předpokládanou hodnotu veřejné zakázky“ ve smyslu čl. 6.9 dokumentace nabídkového řízení. Žádáme tedy zadavatele o jednoznačné vyjádření, k jaké hodnotě se má limit 50 % v čl. 25.13 písm. b) dokumentace nabídkového řízení vztahovat. 2. V čl. 25.13 písm. c) dokumentace nabídkového řízení zadavatel za „dodávky“ považuje pouze dodávky podstatných komponent kolejových vozidel ve smyslu čl. 25.13 písm. d) dokumentace nabídkového řízení, nebo v prvním jmenovaném ustanovení je význam pojmu „dodávky“ širší a zahrnuje tedy i dodávky jiné? 3. Je při vymezení podmínek účasti dodavatelů ze třetích zemí potřebné vycházet z definice pojmu „sídlo“ podle § 6 odst. 3 ZZVZ, nebo z definice pojmu „původ“ podle čl. 3 odst. 1 nařízení 2021/1031?
Příloha č. 6 - Finanční model	
List Vysvětlivky	Na řádcích 15-16 (Model výchozí (MV), Model opční 1 (ME) a Model opční 2 (MF)) sledujeme chybně uvedený rok označující cenovou úroveň pro nacenění (místo r. 2025 uveden r. 2024). Pokud je naše úvaha správná, žádáme Zadavatele o opravu.

obecně	Objednatel v článku 5, odstavci 1 návrhu smlouvy stanovuje délku trvání jako „od začátku platnosti celostátní změny jízdního řádu v období od 12/2029 do data celostátní změny jízdních řádů 12/2059, tj. celkem po dobu 30 Dopravních let“. Pojem Dopravní rok je v témže dokumentu definován jako „období začínající prvním kalendářním dnem platnosti nových jízdních řádů po celostátní změně v prosinci příslušného kalendářního roku a končící dnem před začátkem platnosti nových jízdních řádů v prosinci roku následujícího.“ Finanční model oproti tomu vymezuje jednotlivá období jako kalendářní roky, tedy od 1. ledna do 31. prosince daného roku. Při tomto předpokladu by první období daného dopravního modelu mělo zahrnovat pouze výkony od data změny příslušného jízdního řádu v prosinci do konce téhož roku. Analogicky by poslední období finančního modelu mělo reflektovat pouze výkony za část kalendářního roku od jeho počátku do konce platnosti posledního jízdního řádu smlouvy v prosinci daného roku. Tento princip však není v šabloně obdrženého Finančního modelu dodržen. V rámci základního dopravního modelu na listu Provoz výchozí obsahuje poslední období modelu (rok 2059) shodnou hodnotu dopravních výkonů jako předchozí roky, namísto jejich odpovídajícího snížení. Stejná nesrovnalost se vyskytuje i na listech Provoz opční 1 a Provoz opční 2, kde navíc chybí období od začátku platnosti prvního jízdního řádu daného opčního modelu do konce prosince téhož roku. Ačkoli dokument Provozní koncepce předpokládá zahájení opčního modelu 1 v prosinci 2031 a opčního modelu 2 v prosinci 2032, v obdrženém Finančním modelu zcela absentují dopravní výkony i šablona pro vyplnění finančních položek pro rok 2031 (model opční 1) a rok 2032 (model opční 2). Dopravce žádá vysvětlení této nesrovnalosti, případně přepracování Finančního modelu tak, aby reflektoval předpokládané rozložení dopravních výkonů do jednotlivých kalendářních let.
List MV Index List ME Index List MF Index	Domníváme se, že na řádcích 7.1 až 8.4 ve sloupci 2025 je vložena nesprávná hodnota průměrné měsíční mzdy v odvětví doprava a skladování za 2Q/2024 (41 345 Kč). Vložená hodnota neodpovídá popisu uvedenému v článku 4.1.1. Přílohy č. 6, neboť není předběžným statistickým údajem, nýbrž údajem, který prošel prvním zpřesněním. Správná hodnota zní 41 316 Kč (viz https://csu.gov.cz/rychle-informace/prumerne-mzdy-2-ctvrtleti-2024). V tomto případě považujeme za důležité uvést, že předběžnou hodnotu tohoto ukazatele je nutné odečíst nejlépe v okamžiku zveřejnění, tzn. zpravidla v 1. zářijovém týdnu roku (j-1) nebo pak z původního zdroje (viz uvedený odkaz). Pokud je naše úvaha správná, žádáme Zadavatele o opravu.
Příloha č. 7 - Vzor seznamu poddodavatelů	
-	Dopravce se ptá, jestli zde má uvádět své dodavatele (ve smyslu Smlouvy "poddodavatele") služeb, které jsou primárním předmětem Smlouvy ve smyslu zajištění veřejné služby v přepravě cestujících na vybraných linkách velkokapacitními elektrickými jednotkami veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti hl. m. Prahy a Středočeského kraje (tedy případně dodavatele zajišťující samotnou realizaci dopravního výkonu), nebo má uvádět i své dodavatele (ve smyslu Smlouvy "poddodavatele"), kteří se podílejí na jiných úkonech souvisejících se zajištěním veřejné služby v přepravě cestujících na vybraných linkách velkokapacitními elektrickými jednotkami veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti hl. m. Prahy a Středočeského kraje (např. servis jednotek, čištění jednotek, školení zaměstnanců obsluhujících jednotky, atp.).
Příloha č. 11 - Technické požadavky na vozidla	
bod 36 a 37	Zadavatel požaduje v příloze č. 11 zadávací dokumentace v bodě č.37 a 38 umístění zásuvek přímo na konstrukci sedadla. Tážeme se zadavatele, zda je nutno tuto podmínku plnit i u sedadel, která budou na základě požadavku zadavatele vyjímatelná pro letní režim provozu jednotek nebo zda by u těchto konkrétních sedadel nemusely být zásuvky umístěny? Pokud zadavatel vyhoví našemu dotazu, žádáme o příslušnou úpravu v zadávací dokumentaci.
8.20	Dle informací ČD o platných TSI bude v době výroby předmětných vozidel závazná verze BL4, ne BL3, která je uvedena jako možnost v zadání. Z důvodu předejití požadavků na kompenzace "ze změny norem" navrhujeme změnit znění v zadávací dokumentaci na: ETCS podle definice Prováděcího nařízení komise 2023/1695, se zohledněním termínů dodávek nových vozidel v letech 2029 až 2033.
-	Doporučujeme mezi další technické parametry přidat požadavek na alkoholtester na stanovišti strojvedoucího. Instalace tohoto bezpečnostního prvku je reakcí na závěry a doporučení Drážní inspekce v rámci šetření mimořádných událostí. Alkoholtester na stanovišti strojvedoucího umožňuje blokování trakce ve vazbě na pozitivní výsledek dechové zkoušky a je obecně považován jako další prvek pro zvýšení bezpečnosti dopravy. Bez provedení testu s negativním výsledkem není možné jednotku uvést do pohybu. Výsledky testu jsou registrované v tachografu vozidla. V případě pozitivního výsledku trakce zůstává blokována a dále je odeslán řízením vozidla signál na dohledové pracoviště. Technologie je využívána i v jiných druzích dopravy včetně MHD. S ohledem na uvedené skutečnosti doporučujeme v rámci porovnatelnosti jednotlivých nabídek požadovat dodávku tohoto zařízení od všech uchazečů v rámci dalších technických požadavků poptávaných vozidel.
Příloha č. 13 - Vzor čestného prohlášení o mezinárodních sankcích	
-	Na základě novely zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, která byla dne 10. března 2025 podepsána prezidentem ČR (a tedy lze v blízké době předpokládat její účinnost) dojde mimo jiné k úpravě některých povinností zadavatele. Konkrétně dle nového znění § 39 odst. 2 písm. e) je zadavatel v zadávacím řízení povinen postupovat mj. dle pravidel stanovených přímo použitelnými předpisy EU, pokud tyto předpisy stanoví konkrétní pravidla pro průběh zadávacího řízení (například zákaz zadání veřejné zakázky nebo mezinárodní sankce vyplývající z přímo použitelného předpisu EU, vyloučení účastníka zadávacího řízení apod.). Tato pravidla jsou přímo závazná ve všech členských státech, použijí se tedy přímo od okamžiku nabytí účinnosti příslušného nařízení EU. Bude zadavatel jako součást nabídky vyžadovat vedle čestného prohlášení o mezinárodních sankcích také potvrzení účastníků o dodržování Nařízení (EU) 2022/2560 o zahraničních subvencích narušujících vnitřní trh, které je účinné podle jeho čl. 54 odst. 2 od 12. července 2023?
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách velkokapacitními elektrickými jednotkami veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění	
6.6	Žádáme zadavatele o upřesnění časové osy jednání s dopravci a potvrzování finálních technických vlastností dopravcem vysoutěženého vozidla. V době, kdy bude mít dopravce finálního dodavatele, tj. vybraného dodavatele z JŘSU už bude mít ukončeno jednání a konečnou nabídku ke konečnému technickému zadání, které už nebude možné jednáním libovolně měnit. Žádáme tedy zadavatele o konkretizování jeho představy o vstupování do zadávacích řízení dopravců. Respektive do jaké fáze zadávacího řízení bude chtít objednatel zasahovat do uspořádání a podoby vozidel a jakou formou?

8.10	Jak máme rozumět tomu, že při navýšení výkonů a tím nutnosti častějších oprav vyšších stupňů se nesmí projevit v ceně za tyto výkony?
čl. 11 odst. 9	Dopravce upozorňuje, že lhůta na jakékoliv změny Standardů kvality ve lhůtě 1 měsíce je příliš krátká, tak aby realizace mohla bezpečně proběhnout. Žádáme zadavatele o přehodnocení na lhůtu 2 měsíce.
12.5	Tento článek mluví o Crashových vozidlech s velkým písmem, tj. jako zavedeným termínem, ale čl. 2 tento termín neobsahuje. O těchto vozidlech mluví pouze ve vztahu k Disponibilním vozidlům, ale bez zavedení konkrétního termínu. Neměl by tento termín v čl. 2, odst. 71, písm. c) explicitně vysvětlen, aby došlo k jasnému výkladu?
14.7	Tento a další odstavce, např. 10 i další články zmiňují sazby v EUR. Není toto v rozporu s ustanovením čl. 15, odst. 18, kde je uvedeno, že všechny platby probíhají v Kč a současně s tím, že až přechodem na EUR budou všechny platby přepočteny platným kurzem?
15.7	S ohledem na dokončovací práce na přípravě JŘ, kdy jsou (stále ještě před) finální data k dispozici až počátkem října roku "n-1", navrhujeme posunutí druhého z uvedených termínů "do 20.10."
čl. 15 odst. 11	Žádáme o úpravu termínu pro doložení požadovaných výkazů z 20 dnů po skončení kalendářního čtvrtletí na "Nejpozději do posledního dne měsíce bezprostředně následujícího po skončení každého kalendářního čtvrtletí..." a to z toho důvodu, že v požadovaných termínech nemá dopravce požadovaná data k dispozici.
15.15	Dále žádáme o vysvětlení, co přesně se myslí pod pojmem dotace. Co je myšleno u zaměstnaneckého jízdného, když zadavatel nepovoluje (čl. 18 odst. 3) zaměstnanecké jízdné dopravce.
15.17	Část "Po předchozím oznámení Dopravci může být měsíční Záloha kompenzace uhrazena nejpozději do 28. dne následujícího kalendářního měsíce. Objednatel je oprávněn po předchozím oznámení Dopravci hradit měsíční Zálohu kompenzace i po částech, avšak vždy tak, aby celá měsíční Záloha kompenzace byla uhrazena nejpozději do 28. dne následujícího kalendářního měsíce." navrhujeme vypustit a v zájmu průběžné finanční vyváženosti kontraktu ponechat jen jeden možný termín úhrady záloh kompenzace (15. v měsíci)
č. 16 odst. 2	Jaký je výklad pojmu "marginální náklady" a kdo rozhodne, že příslušné vícenáklady nesou právě znaky marginálních nákladů?
č. 16 odst. 3	Jaký je výklad pojmu "rozhodně požadovatelné úsilí"?
č. 16 odst. 3	Jaký je výklad ustanovení "náklady přesahující náklady obvyklé v místě a čase nebo tržní ceny"? Kdo rozhodne o obvyklých nákladech?
č. 16 odst. 8	Jaký je výklad pojmu "maximalizace dosažené úspory", lze uvést příklad?
č. 16 odst. 9	Předpokládá dopravce správně, že v případě úhrady "ceny stanovené Objednatелеm" je taková částka oprávněným nákladem Dopravce?
čl. 18 odst. 4	Jaký je výklad pojmu "dostatečná konektivita"?
čl. 18 odst. 7.	Odstavec hovoří o předávání do datového modulu. Kdy bude dopravci k dispozici datový modul a jeho struktura? Předpokládá dopravce správně, že se jedná o data předávaná až do "nového zúčtovacího centra" pokud vznikne dle čl. 18 odst. 6 (obdobně jako v jiných clearingových systémech IDS)?
čl. 18 odst. 8	Jaký je výklad ustanovení "Objednatel stanoví požadavky běžné na trhu"? Předpokládá dopravce správně, že stanovení takového požadavku nemá vliv na následnou úhradu prokazatelných nákladů dle čl. 16? Jak má dopravce chápat přerušení číselné řady transakcí a to v kontextu prodeje i jiných tarifů na daném odbavovacím zařízení (např. SJT, jiný IDS - IREDO, IDOL, případně tarif dopravce atd.).
čl. 18 odst. 11	Připouští zadavatel možnost prodeje jízdních dokladů PID a SJT v samoobslužných jízdenkových automatech (Příloha č. 11g Smlouvy) umístěných umístěných ve stanici (Příloha č. 9 Smlouvy)?
18.12	Je zde jediná drobná zmínka o SPP PID, nikde není zmíněno jaké SPP, případně jejich kombinace budou ve vlacích platit. Ve vlacích bude platit výhradně SPP PID?
čl. 18 odst. 13	Zadavatel aktuálně nepřipouští v zadání možnost integrace MOS do odbavovacího zařízení dopravce na pokladně. Je možné bez nutnosti zajištění zařízení dodávaných správcem MOS, aby se prodej časových dokladů řešil přes prodejní systém dopravce?
čl. 18 odst. 16.	Dopravce se potřebuje ujistit, že je tento článek myšlen ve smyslu pouze prvotních nákladů na vůbec přistoupení a participaci k PID. Všechny náklady, které nejsou aktuálně při podání nabídky známé a bude prokazatelné zadání až poté, nespádají do tohoto ustanovení. Je to tak myšleno? Není to v rozporu s nároky na úhradu dodatečných prokázaných nákladů dle čl. 16 "Ostatní náklady systému"?
čl. 18 odst. 21	Upozorňujeme zadavatele, že se jedná o nереálný termín. Jde o podmínky, které má splnit třetí strana - CENDIS, a to zpřístupněním dat za každý měsíc. V této lhůtě k uzavření předchozího měsíce zpravidla nedochází. Požadujeme prodloužit na 15 pracovních dní.
čl. 18 odst. 25	Jak bude postupováno v případě, kdy požadované termíny jako v PID nebude možné splňovat dle principů clearingů jiného IDS?
21.1	Jakou měrou je Dopravce povinen se podílet na propagačních a marketingových projekech, kampaních a aktivitách Objednatele?

více ustanovení	Zadavatel v Zadávací dokumentaci (čl. 24.17 e) i návrhu Smlouvy (čl.4 odst. 6) umožňuje zajistit vozidla a jejich financování formou pronájmu nebo leasingu. Zadavatel zároveň vyžaduje, aby se Dodavatel ucházel o dotace z Modernizačního fondu a vypsané výzvy TransGov (pokud objednatel uspěje v rámci I. kola) a postupovat při zajištění vozidel podle ZZVZ.
	Dotační výzva TransGov pracuje s institutem "pořízení vozidel", kde se výše podpory určuje podle kupní ceny vozidla (investiční dotace). Jako indikátor ve výzvě TransGov se dále vykazuje "počet pořízených souprav" (nikoliv počet pronajatých souprav). Nastavení výzvy TransGov tedy pracuje se standardním modelem, kde se výše podpory váže na proces samotného pořízení majetku. Se stejnými principy pracují i další potenciální budoucí dotační výzvy (např. ETCS), v rámci kterých se má o dotace ucházet dopravce případně v budoucnu. Spatřujeme zde vnitřní rozpor v zadávacích podmínkách, které umožňují zajištění vozidel formou leasingu nebo pronájmu, což ale není souladné s nastavením dotačních výzev (investiční dotace do majetku).
	Tento rozpor by měl zadavatel odstranit úpravou zadávacích podmínek, nebo v rámci zadávacích podmínek nebo vypořádání dotazů vysvětlit, jakým způsobem je zajištění vozidel formou pronájmu nebo leasingu (při rozdělení na finanční a operativní) souladné s požadavkem postupovat podle dotačních podmínek výzvy TransGov, popř. dalšími budoucími dotačními výzvami (ETCS).
	Pokud objednatel tento rozpor neodstraní, ponechá dopravce v nejistotě stran objednatelům umožněné formy zajištění a financování vozidel, a to min. do vyhlášení výsledků I. kola výzvy TransGov. Takový stav nejistoty je ale dále v rozporu s požadavkem doložit v rámci nabídky, jakým způsobem bude dopravce vozidla financovat.
	Na místě je třeba upozornit, pokud to z výše uvedeného není zřejmé, že umožnění financování zajištění vozidel formou leasingu / pronájmu se objednatel fakticky zbavuje možnosti čerpat dotace i mimo rámec ModFondu, tj. např. na ETCS v rámci pořízení vozých vozidel apod.
31. 1. (b) a c)	Dopravce se domnívá, že sankce u první odračky jsou shodné, resp. duplicitní. Podle jakého písmena daného ustanovení tedy bude postupováno?
Příloha č. 6 - Výpočet kompenzace	
4.1.1	Tabulka 5: Definice indexů - Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví – doprava a skladování Obecně: místo předběžného statistického údaje za 2. čtvrtletí roku (j-1) je vhodné použít průměr ze čtvrtletních hodnot hrubé měsíční mzdy v odvětví Doprava a skladování za období 3Q/(j-2) až 2Q/(j-1) vypočtený v okamžiku zveřejnění předběžného ukazatele za 2.Q/(j-1) (ten je ČSÚ zveřejňován vždy v 1. zářijovém týdnu). Dokumentaci stanovený způsob valorizace hodnot na řádcích 7.1 - 8.4 FM nepodchycuje správně vývoj mezd, jelikož se omezuje pouze na údaj za část (1/4) období kalendářního roku, místo období, které by odpovídalo délce jednoho kalendářního roku.
4.1.1	Tabulka 5: Definice indexů - Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví – doprava a skladování Pro valorizaci hodnot na ř. 7.1, 7.2, 8.1 a 8.2 doporučujeme z důvodu vysoké specifčnosti příslušných povolání změnit statistický zdroj na databázi IPSV (https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Aktualni.aspx), tabulka MZS-M8, kategorie 83112 - <i>Strojvedoucí lokomotiv, vlaků</i> a kategorie 51121 - <i>Vlakvedoucí v osobní dopravě</i>
Příloha č. 9 - Standardy kvality PID - Standard prodejních míst PID	
čl. 3.2	Dopravce upozorňuje, že znění tohoto odstavce nijak nereflektuje možnost případného prodeje jiného tarifu stanoveného Objednatelům a není tedy v souladu s čl. 18 odst. 26 návrhu Smlouvy o VS.
čl. 3.2.1	Dopravce žádá o vysvětlení znění "obsluze musí být umožněno prodávat jízdní doklad s ... posunutým pásmem;", upozorňujeme, že v současné době je požadavek Objednatelů pro výdej Jednotlivé PID na pokladně fixně nastavené pásmo výdeje tarifního bodu s pokladnou, aby bylo jednotné s označováním jízdenkami z předprodeje (např. automatů), následně dle Tarifu PID dochází k posunu časové pásma platnosti (pokud navazují tento doklad např. pro cestu za Prahou na časový kupon po Praze). Dále se dopravce ptá, kam se mají případně informace z tohoto odstavce 3.2.1 zasílat ("zařízení prodejního místa musí okamžitě zasílat informace o transakcích a prodaných jízdních dokladech")?
čl. 3.2.2	Dopravce žádá o vysvětlení pojmů prodejní místo, infocentrum a kontaktní místo. Jaká je mezi nimi souvislost? Předpokládá dopravce správně, že tyto HW požadavky jsou pouze pro infocentra (kontaktní místa PID) provozované dopravcem, nikoliv však pro prodejní místa dopravce s výdejem dokladů?
čl. 3.2.2	Dopravce se ptá, zda je možné tokenizační funkce zajistit místo bankovním terminálem na vlastní čtečce čipových dopravních karet a čtečce 2D kódů?
Příloha č. 1a	Skutečně pro tento provozní soubor budou dostupné jízdenky PID pouze u konkrétního počtu přepážek vymezených v Příloze 1a? Upozorňujeme na pouze 1 přepážku v tarifním bodě Praha hl.n.
4	Je uveden pouze přehled Indikátorů, ale tyto nejsou přiloženy, u části pro autobusy jsou. Nechybí zde tato důležitá metodika sledování standardů?
obecně	Jak je zajištěno, že v místech, kde není žádné odbavení bude vhodný prostor pro pokladnu, např. Praha Dlouhá Míle, Praha letiště? Bere na sebe objednatel garanci, že pokud zde vhodné místo bude, zajistí u vlastníka pronajmutí tohoto místa za cenu v místě obvyklou Dopravci?
obecně	Není zde metodika kdy bude prodejní místo obsazené živým člověkem a kdy automatem, případně kterým. Jaká je tato metodika pro začátek kontraktu i pro změny během kontraktu a popisem vlivu na kompenzaci?
Příloha č. 10 - Sazebník postihů	
JCOj	Co je tímto konkrétně myšleno, kalkulace obsahuje v př. 6, listu Objednávka 7 typů JCO? Pravděpodobně se jená o JCOj-vozidlo. Prosíme tímto o vysvětlení.
Příloha č. 11 - Standardy kvality PID - Vlak PID	

3.2.5.4	Navrhujeme úpravu části ustanovení k zařízení (AED), kdy vidíme jako problematické nutné uvolnění zařízení ze strany strojvedoucího. V případě potřeby uvedeného zařízení může nastat i stav, kdy bude strojvedoucí nepřítomen na stanovišti. Pro potřeby technického zadání pro výrobce, navrhujeme upravit následovně: Vozidlo je vybaveno automatizovaným externím defibrilátorem (AED) v uzavřené schráně.
3.2.5.4	Jaká musí být velikost skřínky Objednatel ve vozidle dopravce a jaké musí být její zajištění? Bude mít personál Dopravce do této skřínky minimální servisní přístup?
3.5.22	Není stanoven typ USB - je požadován jen C nebo kombinace A+C?
4.2.2	Je zde zmínka o počítání "neodbařených cestujících". Kdo a jak je bude počítat, je možné, že upravuje V20 (zmíněn výkazem v příloze 19), ale při neuvedení zde to není zřejmé, navíc není ani odkaz u tohoto článku na tento indikátor?
4.2.3	V materiálu chybí dle názoru dopravce příloha Obsazení vlaků vlakovým doprovodem a bezpečnostními hlídkami na území hl. m. Prahy/Středočeského kraje = není zřejmé kolik personálu má být ve vozidle.
4.3.1	V materiálu chybí dle názoru dopravce příloha Obsazení vlaků vlakovým doprovodem a bezpečnostními hlídkami na území hl. m. Prahy/Středočeského kraje = není zřejmé kolik personálu má být ve vozidle.
5	Je uveden pouze přehled Indikátorů, ale tyto nejsou přiloženy, u části pro autobusy jsou. Nechybí zde tato důležitá metodika sledování standardů?
Příloha č. 11a - Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID	
čl. 1.2.	Dopravce na uvedené internetové stránce v sekci pro železnici nenalezl žádný seznam certifikovaných zařízení. Má se dopravce domnívat, že pro všechna zařízení (používané ve vozidle vlaku) bude muset být provedena certifikace? Platí toto i pokud by používal sadu (typy) odbavovacích zařízení, která jsou používána železničními dopravci již dnes v rámci PID? Jaké přenosné zařízení používá ROPID/IDSK při kontrole, proč nejsou tato zařízení uvedena v seznamu certifikovaných zařízení pro železnici?
čl. 1.2.	V příloze č. 11 NR o Technických požadavcích na vozidla je v požadavku č. 80 uvedeno "Příprava kabeláže pro jízdenkové automaty". Dopravce však nikde nedohledal, zda jsou požadovány označovače PID v železničních vozidlech a kolik? V čl. 3.2. (Přílohy 11a Standardů kvality) je pouze uvedeno, že vozidlo může být vybaveno označovačem a že umístění/počet označovačů v jednotlivých vozidlech PID stanovuje Objednatel.
čl. 1.3.	Rozumí dopravce správně, že pokud má samoobslužný jízdenkový terminál nabízet i tarif SJT a případně tarif Dopravce (pokud jej objednatel bude požadovat), mají být náklady za realizaci těchto tarifů již součástí kalkulace v rámci nabídky?
1.3	Není určeno kolika konkrétními odbavovacími systémy má být vozidlo vybaveno. Kde je na to popsána metodika, včetně vlivu na kompenzaci?
čl. 3.1.	Prosíme o bližší vysvětlení funkcionality "Propojení s vlakem - možnost zobrazení aktuálního obsazení (ze systému ASC) a komunikátor s vlakovým Intercomem. Aktuálně dopravce nezná na běžném trhu zařízení, které by takovou funkcionalitou disponovalo. Žádáme o přehodnocení požadavku.
Příloha č. 11b - Podmínky certifikačního procesu zařízení pro provoz v PID	
obecně	Může zadavatel potvrdit, že pokud bude příslušné odbavovací zařízení na seznamu certifikovaných zařízení (certifikace byla provedena třeba již např. jiným dopravcem či koordinátorem) a dopravce se rozhodne využívat shodný typ, není v tomto případě nutné provádět nové certifikační zařízení takového zvoleného odbavovacího zařízení?
Příloha č. 11g - Požadavky na stacionární zařízení v železničních stanicích a zastávkách	
obecně	Jsou určeny typy zařízení, ale není uvedeno, kde a jaká zařízení budou umístěna. Bez toho dopravce nemůže znát vliv na kompenzaci a tedy zpracovat validní nabídku. Zamýšlí dále Zadavatel, že současné zařízení budou demontovány? Na čí náklady bude demontáž případně provedena?
obecně	Příloha v zápatí ukazuje, že by počet stránek měl být 17, nicméně dokument má pouze 8 stránek. Dopravce prosí o vysvětlení, jestli některé stránky zadavatel nedopatřením do zadávací dokumentace neuvedl nebo se jedná pouze o formální chybu?
čl. 1	Současné stacionární automaty pro výdej jízdních dokladů PID umístěné ve vybraných železničních stanicích a zastávkách spravuje jiný subjekt (DPP). Dopravce nikde nedohledal konkrétní stanice a zda vůbec jsou po dopravci požadovány samoobslužné automaty pro výdej jízdenek PID v železničních stanicích? Má dopravce zajišťovat "stacionární automat" ve všech stanicích a zastávkách zařazených v PID? Může Objednatel definovat, kde bude takové automaty požadovat?
čl. 2.	Dopravce se ptá na důvody nadstandardních požadavků a počtu 12 ochranných prvků (7+5) na papírové tiskopisy. Počty ochranných prvků především na rubové straně zásadně zvyšují pořizovací náklady. Dopravce žádá o přehodnocení a sjednocení s SJT (po vzoru čl. 12 v Příloze č. 3 Přístupové smlouvy SJT), kde se uvádí výčet všech možných ochranných prvků a stanovení minimálního počtu na lícové straně, navrhuje zde např. že Dopravce musí použít minimálně 4 prvky (ze 7) na líc a 2 prvky (z 5) na rub.
Příloha č. 12 - Technické a provozní standardy na železnici	
4	Sčítání je uvažováno formou APS, ale současně je zmíněna povinnost zajistit do 14 dní sčítání ruční. Jaká je předpokládána četnost tohoto ručního sčítání?
Příloha č. 19 - Vzory výkazů	
V20	Dopravce sděluje, že postrádá metodiku tohoto výkazu, resp. jak bude přístupováno k měření?
Příloha č. 20 - Harmonogram postupu předrealizačního období	
obecně	Dopravce se domnívá, že v této příloze chybí termíny zmiňované v článku 6. Smlouvy.
obecně	Kdy bude sdělen přesný rozsah vlakového doprovodu? Smlouva mluví o velkých změnách 24 měsíců a 9 měsíců, avšak v této příloze není vůbec řešeno.
obecně	Kdy bude sdělen přesný rozsah ostrahy? Smlouva mluví o velkých změnách 24 měsíců a 9 měsíců, avšak v této příloze není ostraha vůbec zmíněna.