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

**Provozuschopnost Jednotek**

1. **Vystavení Jednotky (soupravy) do oběhu**
2. 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.
3. 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.
4. 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.
5. Nefunkční topení v prostorech pro cestující v celé Jednotce – lze převzít do provozu do předpokládané nejnižší venkovní teploty po dobu oběhu 15° C.
6. 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.
7. Nefunkční topení na stanovišti strojvedoucího – lze převzít do provozu do předpokládané nejnižší venkovní teploty po dobu oběhu 15° C.
8. 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.
9. 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.
10. 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.
11. 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.
12. 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.
13. Nefunkční zařízení umožňující nástup cestujících na vozíku pro invalidy – nelze převzít do provozu.
14. Nefunkční všechna WC, případně nefunkční WC pro imobilní – nelze převzít do provozu.
15. 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.
16. Nefunkční informační systém vizuální vnitřní (zcela nebo částečně) – lze převzít do provozu za podmínky funkčního akustického systému vnitřního.
17. Nefunkční informační systém akustický vnější (zcela nebo částečně) – lze převzít do provozu.
18. Nefunkční informační systém akustický vnitřní (zcela nebo částečně) – lze převzít do provozu za podmínky funkčního vizuálního systému vnitřního.
19. 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.
20. Nefunkční kamerový systém vnitřní v celé Jednotce – nelze převzít do provozu do oběhu na vlacích bez vlakového doprovodu.
21. Nefunkční kamerový systém vnitřní v části Jednotky – nelze převzít do provozu do oběhu na vlacích bez vlakového doprovodu.
22. Nefunkční kamerový systém vnější v celé Jednotce – nelze převzít do provozu do oběhu na vlacích bez vlakového doprovodu.
23. Nefunkční kamerový systém vnější v části Jednotky – nelze převzít do provozu do oběhu na vlacích bez vlakového doprovodu.
24. Nefunkční systémem pro obousměrnou komunikaci cestujících se strojvedoucím případně dispečinkem v nouzi, nefunkční nouzové tlačítko – nelze převzít do provozu do oběhu na vlacích bez vlakového doprovodu.
25. Nefunkční odbavovací systém (samostatná řídící jednotka, jízdenkové automaty, validátory a označovače jízdenek) – lze převzít do provozu v případě funkčnosti samostatné řídící 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.
26. Nedostatečný úklid – v případě hrubého znečištění (zvratky, …) nelze převzít do provozu.
27. Chybějící voda, hygienické potřeby – nelze převzít do provozu.
28. Neodstraněné hanlivé/urážející/rasově motivované graffiti – nelze převzít do provozu.
29. Poškozená sedadla, opěrky rukou – při poškození více než 10 % sedadel nebo 20 % opěrek rukou nelze převzít do provozu.
30. Popraskané/Rozbité vnitřní skleněné výplně – lze převzít do provozu za podmínky zajištění proti úrazu cestujících.
31. Popraskané vnější skleněné výplně – nelze převzít do provozu.
32. Rozbité vnější skleněné výplně – nelze převzít do provozu.
33. 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. – nelze převzít do provozu.
34. Nefunkční zásuvka 230 V, ani USB konektor na stanovišti strojvedoucího – nelze převzít do provozu.
35. **Závady na Jednotce (soupravě) během jízdy vlaku**
36. 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.
37. 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.
38. 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.
39. 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.
40. 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.
41. 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.
42. 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.
43. 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.
44. 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.
45. 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.
46. 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.
47. 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.
48. 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.
49. 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.
50. 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.
51. Nefunkční informační systém akustický vnější (zcela nebo částečně) – lze ponechat v provozu do konce turnusového dne a následně je nutno Jednotku nahradit.
52. 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.
53. 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.
54. Nefunkční kamerový systém vnitřní v celé Jednotce – nelze ponechat v provozu na vlacích bez vlakového doprovodu. Jednotka v tomto případě ukončí jízdu v nejbližší stanici, kde je nutno ji nahradit.
55. Nefunkční kamerový systém vnitřní v části Jednotky – nelze ponechat v provozu na vlacích bez vlakového doprovodu. Jednotka v tomto případě ukončí jízdu v nejbližší stanici, kde je nutno ji nahradit.
56. Nefunkční kamerový systém vnější v celé Jednotce – nelze ponechat v provozu na vlacích bez vlakového doprovodu. Jednotka v tomto případě ukončí jízdu v nejbližší stanici, kde je nutno ji nahradit.
57. Nefunkční kamerový systém vnější v části Jednotky – nelze ponechat v provozu na vlacích bez vlakového doprovodu. Jednotka v tomto případě ukončí jízdu v nejbližší stanici, kde je nutno ji nahradit.
58. Nefunkční systém pro obousměrnou komunikaci cestujících se strojvedoucím případně dispečinkem v nouzi, nefunkční nouzové tlačítko – nelze ponechat v provozu na vlacích bez vlakového doprovodu. Jednotka v tomto případě ukončí jízdu v nejbližší stanici, kde je nutno ji nahradit.
59. Nefunkční odbavovací systém (samostatná řídící jednotka, jízdenkové automaty, validátory a označovače jízdenek) – lze ponechat v provozu v případě funkčnosti samostatné řídící 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.
60. 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.
61. Spotřebovaná voda, hygienické potřeby – pokračuje do cílové stanice vlaku a může i zpět do uzlu, kde musí být nahrazena.
62. Neodstraněné hanlivé/urážlivé/rasově motivované graffiti – lze ponechat v provozu nejdéle do konce turnusového dne a následně je nutno Jednotku nahradit.
63. 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.
64. Popraskané / Rozbité vnitřní skleněné výplně – lze ponechat v provozu za podmínky zajištění proti úrazu cestujících.
65. Popraskané vnější skleněné výplně – lze ponechat v provozu za podmínky zajištění proti úrazu cestujících.
66. Rozbité vnější skleněné výplně – nelze ponechat v provozu. Jednotka ukončí jízdu v nejbližší stanici, kde je nutno ji nahradit.
67. 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.
68. 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.