

Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 3

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE O VEŘEJNÉ ZAKÁZCE A ZADAVATELI

Veřejná zakázka:

DODÁVKA JÍZDENKOVÝCH AUTOMATŮ A VALIDÁTORŮ

evidenční číslo zakázky ve Věstníku veřejných zakázek: **Z2021-039690**

(dále jen „**veřejná zakázka**“)

Zadavatel zadávacího řízení:

KORDIS JMK, a.s.

IČO: 26298465

se sídlem: Nové sady 946/30, Staré Brno, 602 00 Brno

(dále jen „**zadavatel**“)

Zástupce zadavatele:

HVH LEGAL advokátní kancelář s.r.o.

IČO: 25702599

se sídlem: Korunní 1302/88, Vinohrady, 101 00 Praha 10

(dále jen „**zástupce zadavatele**“)

Zástupcem zadavatele při provádění úkonů podle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon**“), souvisejících s Veřejnou zakázkou je obchodní společnost **HVH LEGAL advokátní kancelář s.r.o.**

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍCH PODMÍNEK

V souladu s § 98 zákona zadavatel vysvětluje zadávací dokumentaci na žádost dodavatele takto:

Dotaz č. 1

Dotaz č. 1 - Příloha č. 1 – Technická specifikace, 1 Prodejní a informační automaty

Zadavatel v požadovaných technických charakteristikách uvádí „Záložní baterie pro plný provoz 10 minut po odpojení od přívodu napětí, pod pojmem plný provoz se rozumí zachování plné funkčnosti zařízení umožňující obnovení dodávky napětí – např. opětovné sepnutí jističe strojvedoucím, po 10 minutách od výpadku se zařízení automaticky přepne do nouzového režimu. Baterie dále umožní provoz minimálně 6 hodin v nouzovém režimu (zapnuto: sledování polohy, GSM a datový signál, komunikace v případě zcizení).“

Dotaz: Vzhledem k tomu, že PIA není vybaven GPS (signál o poloze získává od řídicí jednotky) je v případě zcizení PIA sledování polohy bezpředmětné. V případě použití externí antény nebude PIA při zcizení schopen GSM komunikace. Na základě těchto skutečností žádáme Zadavatele o upřesnění funkcionalit, které by měl PIA v nouzovém režimu poskytovat?

Odpověď

Zadavatel v návaznosti na tento dotaz upravil přílohu č. 1 zadávací dokumentace (Technická specifikace) tak, že u PIA vypustil požadavek na provoz baterie minimálně 6 hodin v nouzovém režimu. Takto upravená příloha č. 1 zadávací dokumentace je přílohou tohoto vysvětlení zadávací dokumentace.

Dotaz č. 2

Dotaz č. 2 - Příloha č. 1 – Technická specifikace, 1 Prodejní a informační automaty

Zadavatel v požadovaných charakteristik na bankovní terminál pro on-line platby vybavený PINpadem uvádí „musí podporovat algoritmy pro tokenizaci bankovních karet dle standardu KORDIS a musí umožnit generování tokenů pro další IDS včetně generování, dešifrování a šifrování prostřednictvím případných SAM modulů (maximálně 4 sloty)

- musí umožnit čtení a předání UID karet standardu Mifare a jejich případnou tokenizaci“

Dotaz: Je nutné, aby výše uvedené funkcionality podporoval i on-line bankovní terminál? Nestačí, kdy tyto funkcionality bude umožňovat bankovní terminál pro „off-line platby“?

Odpověď

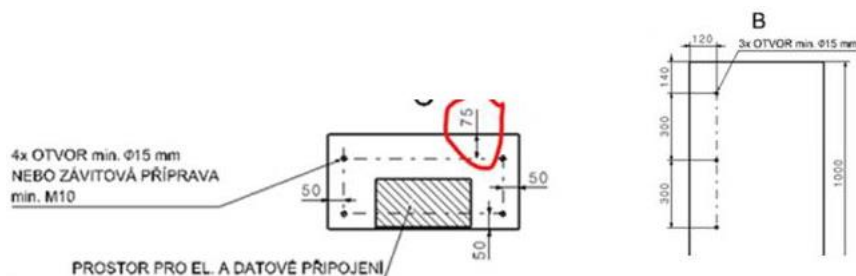
Postačuje, pokud uvedené funkcionality podporuje bankovní terminál pro „off-line platby“. Dodavatel však v tom případě musí počítat s takovým nastavením SW, aby např. po přiložení karty k terminálu

„off-line platby“ bylo možné dobítí zákaznického účtu k ní přiřazeného terminálem pro „on-line platby“.

Dotaz č. 3

Dotaz č. 3 - Příloha č. 1 – Technická specifikace, 1 Prodejní a informační automaty

Zadavatel v Příloze 1: Rozměry automatu a jeho umístění do skříně jsou uvedeny obrázky pro zástavbu automatů



Dotaz: Můžete Zadavatel potvrdit, že uvedené otvory jsou pevně dané a určené k fixaci držáku automatu?

K obrázku B – bylo by možné přidat uchycovací otvory i do pravé části, a to z důvodu symetrického uchycení držáku automatu? Tento způsob uchycení by umožnil podstatně bezpečnější fixaci celého automatu v případě havárie vozu.

Dále prosíme o vyjasnění textu „umístění do skříně“ v názvu této přílohy? Opravdu bude automat vestavěn do nějaké další skříně? Tato skutečnost zásadním způsobem ovlivní mechanickou konstrukci držáků i automatů (mimo jiné umístění a přístup k zámkům, způsob montáže a demontáže automatu k držáku apod.). Přístup k automatu pro jeho montáž a demontáž k držáku bude jen z čelní strany bez manipulačního prostoru na bočních stranách?

Odpověď

Ano, rozměry jsou pevně dané a zajistí nejlepší uchycení automatu. Automat bude primárně uchycen do rámu podstavcové skříně pod automatem. Uchycení v zadní části je doplňkové, zajišťovací. Uchycení třemi šrouby je více než dostatečné. Pouze pro úplnost informací zadavatel uvádí, že zadní část automatu je uchycena do dřevěné stěny vlakové jednotky. Tazatelem navržené doplnění uchycovacích míst zasahuje do skleněné části stěny vlakové jednotky, která pro další uchycení není vhodná (viz výkres LO96402P - axonometrický pohled, který zadavatel uveřejnil na profilu zadavatele spolu s tímto vysvětlením zadávací dokumentace).

Pro odstranění pochyb zadavatel uvádí: na příslušném místě ve vozidlové skříně bude umístěna podstavcová skříň dodaná výrobcem vozidla. Na ni bude upevněn držák a na něm skříň obsahující PIA. Držák i skříň obsahující PIA je předmětem dodávky. Podstavcová skříň a držák jsou pevně přichycené k vozidlu, skříň s PIA jsou odnímatelné (jak bylo uvedeno i v odpovědi na dotaz č. 4 ve vysvětlení zadávací dokumentace č. 2).

Dotaz č.4 - Odpověď Zadavatele na Vysvětlení zadávací dokumentace č.2, Dotaz č. 2

Příloha č. 1 – Technická specifikace, 1 Prodejní a informační automaty

Zadavatel v požadovaných technických charakteristikách uvádí „Dodávka každého PIA se skládá ze samotného přístroje PIA, držáku, potřebných konektorů a kabeláže, zvolené antény.“

Dotaz: Vzhledem k podkladům ke kabeláži v příloze 2 žádáme Zadavatele o potvrzení, že jediná kabeláž, která by měla být předmětem plnění Dodavatele je přívod napájení 24 V DC ze zásuvky umístěné v bezprostřední blízkosti PIA. Zároveň prosíme o upřesnění typu použité zásuvky.

Odpověď

Zadavatel trvá na znění zadávacích podmínek, tzn. že dodávka každého PIA se skládá ze samotného přístroje PIA, držáku, potřebných konektorů a kabeláže, zvolené antény. Vzhledem k tomu, že zadavatel nemůže předvídat nabídnuté technické řešení, trvá na dodání veškeré potřebné kabeláže, tzn. nejenom přívodu napájení ale i případného napojení na vozidlový informační systém a případného napojení na externí anténu. Dodavatel vlakové jednotky zajistí přívod potřebné kabeláže do prostoru pro umístění PIA.

Dotaz: Prosíme o vysvětlení, proč tedy Zadavatel uvádí v Zadávací dokumentaci v příloze 2 Podklady ke kabeláži a umístění antény následující „*Komunikační ETH kabeláž (100Mb ETH, tedy 4 žilová) bude přivedena nad místo předpokládaného umístění přístrojů a bude stočena tak, aby v případě použití dosáhla až k předmětnému zařízení.*

Pro GSM komunikaci se předpokládá použití interní antény namontované co nejblíže PIA (nebo uvnitř PIA). Interní anténu dodává dodavatel, výrobce vlakových jednotek předpokládá tyčovou variantu viz níže a tomu přizpůsobuje potřebné konektory. Kabeláž v jednotce bude výrobcem stočena tak, aby v případě použití dosáhla do prostoru pro umístění řídicí jednotky (umístěné v jiném prostoru než PIA a současně datově propojené s PIA). Vzhledem k tomu, že typ kabelu závisí na typu konektoru zařízení, je nutné, aby dodavatel sdělil typ anténního konektoru.

Výše zveřejněná odpověď je tak dle našeho názoru v rozporu s přílohou č.2 Technické specifikace. V případě, že by skutečně měla být předmětem plnění dodávka veškeré kabeláže a potřebných konektorů, tak žádáme o zajištění prohlídky obou typů jednotek. Bez této prohlídky nelze provést odhad ceny potřebného materiálu a kabeláží. Uchazeči není znám typ konektoru je použit v jednotce vozidlového informačního systému. Stejně tak uchazeči není znám způsob jak bude kabeláž vedená a kolik metrů kabeláže bude potřeba dodat do jednotlivých typů vozových jednotek. Není zřejmé, zda kromě kabeláže (ethernet a napájení) má být předmětem dodání i dalšího materiálu potřebného pro instalaci kabeláže: switch (do čtyřvozových jednotek), průchodky, lišty nebo trubky, vlakové konektory pro případnou možnost rozpojení souprav atd. Může se jednat o materiál v řádu několik desítek tisíc na vozovou jednotku.

Odpověď

Zadavatel zdůrazňuje, že výše uvedené informace jsou v souladu. Protože však zadavatel nezná nabídnuté technické řešení zájemce, ani předpokládané konektory pro držák, konektory pro připojení PIA k držáku, apod. nadále trvá na předchozí odpovědi. Zadavatel zdůrazňuje, že v technické dokumentaci je uvedeno: „*Nosič (držák) zařízení musí být zpracován tak, aby bylo možné po odemknutí zámku vyjmout a vyměnit celé zařízení neodborným personálem do 10 minut bez nutnosti změny nastavení a přepojování kabeláže...*“. Proto musí být součástí dodávky i konektory a kabeláž. Dodavatel nebude rozvádět kabeláž po jednotce, ale připojí se k nabídnutým konektorům. Bude však muset zajistit propojení konektorů a kabelů dodaných výrobcem vozidla s držákem a současně s PIA. Proto musí dodat odpovídající kabeláž a konektory.

Dotaz č. 5

Dotaz č.5 - Odpověď Zadavatele na Vysvětlení zadávací dokumentace č.2, Dotaz č. 28

Příloha č. 2 – Smlouva na dodání jízdenkových automatů

Zadavatel v bodě 3.1.1. uvádí „*Jízdenkové automaty, plně funkční a homologované, včetně odpovídajícího školení dle čl. 2.2.8 Smlouvy nejpozději **do sedmnácti (17) měsíců** ode dne uzavření této Smlouvy, přičemž antény a držáky dle čl. 2.3 Smlouvy se Dodavatel zavazuje dodat do čtyř (4) měsíců ode dne uzavření této Smlouvy,*“

Dále pak v bodě 3.2.3 uvádí „do dvou (2) měsíců od úspěšného dokončení testování prvních Jízdenkových automatů dle čl. 5 této Smlouvy Dodavatel dodá zbylých 74 ks Jízdenkových automatů,

Dotaz: Z výše uvedeného vyplývá, že Dodavatel by měl dodat zbylých 74 automatů dodat nejpozději do deseti měsíců od podpisu smlouvy. Může Zadavatel upřesnit rozpor mezi termínem dodání požadovaným v bodech 3.1.1 a 3.2.3? Pokud by Zadavatel předpokládal, že dalších 7 měsíců bude Dodavatel zajišťovat homologaci Jízdenkových automatů Drážního úřadu, tak zřejmě vychází z chybného předpokladu, že pro získání homologace musí být provozovány všechny automaty. Praxe je však odlišná. Drážní úřad obvykle povolí zkušební provoz nových zařízení pouze na jednom drážním vozidle. Po úspěšném absolvování zkušebního provozu vydá Drážní úřad rozhodnutí o schválení změny na drážním vozidle. Teprve na základě tohoto rozhodnutí bude možné instalovat jízdenkové automaty do dalších vozidel. Zadavatel tak bezdůvodně zkracuje Dodavateli lhůtu na výrobu automatů a nedává mu téměř žádný časový prostor, aby při výrobě zbylých 74 jízdenkových automatů zohlednil poznatky ze zkušebního provozu a zapracoval případné výhrady Zadavatele z tohoto provozu.

Odpověď

Zadavatel očekává, že vybraným dodavatelem bude subjekt, který je odborníkem a profesionálem, dodavatelem s dostatečnými zkušenostmi v oblasti výroby odbavovacích zařízení, a to i pro drážní vozidla, a s nutnou znalostí všech relevantních norem a předpisů. Navíc zadavatel předpokládá, že vybraný dodavatel bude již v průběhu výroby jízdenkových automatů průběžně komunikovat s Drážním úřadem (a konzultovat s ním navrhované řešení) a tím bude eliminovat riziko toho, že by jízdenkové automaty nebyly následně (vůbec nebo bez výrazných úprav) homologovány. Zadavatel je na rámeč

uvedeného přesvědčení, že již pro podání nabídky musí mít dodavatelé připraveno takové řešení dodávaných PIA (a v takové míře podrobnosti), že které bez výraznějších úprav musí obstát i

Nový dotaz: Uchazeč s Drážním úřadem spolupracuje více než 25 let a s postupy Drážního úřadu je detailně seznámen. Právě z toho důvodu položil výše uvedený dotaz. Vzhledem k tomu, že Zadavatel nezodpověděl dotaz na rozpor mezi termínem dodání požadovaným v bodech 3.1.1 a 3.2.3, tak jej uchazeč pokládá znovu a podrobněji. Proč podle bodu 3.2.3 požaduje Zadavatel dodání zbývajících 74 automatů **do deseti** (10) měsíců od podpisu smlouvy, když podle bodu 3.1.1 je Dodavatel povinen antény dodat spolu s Jízdenkovými automaty nejpozději **do sedmnácti** (17) měsíců ode dne uzavření této Smlouvy. Dále pak prosíme o upřesnění jaké činnosti mají být prováděny v 16 a 17 měsíci. Poslední činnost uvedená v bodě 3.2.4 je sedm (7) měsíců od úspěšného dokončení testování prvních jízdenkových automatů, které by dle bodu 3.2.1 mělo být dokončeno do osmi (8) měsíců ode dne uzavření smlouvy. Tedy do patnácti (15) měsíců od dne uzavření smlouvy. Pakliže by se snad mělo jednat o testování dle bodu 6.1, tak prosíme o vysvětlení, proč není toto testování zahájeno již v době zkušebního provozu realizovaného se souhlasem Drážního úřadu?

Odpověď

Zadavatel k tomuto dotazu uvádí, že došlo k administrativnímu pochybení u sčítání lhůt pro stanovení celkové doby pro dodání PIA v čl. 3.1.1 smlouvy. Zadavatel proto lhůtu pro dodání PIA upravit a takto upravená smlouva je přílohou tohoto vysvětlení zadávací dokumentace. Pouze pro upřesnění, celková lhůta pro dodání PIA sestává z 8 měsíců dle čl. 3.2.1 smlouvy, 7 měsíců dle 3.2.4 smlouvy a 1 měsíce dle čl. 6.1 smlouvy, celkem tedy tato lhůta činí 16 měsíců.

Zadavatel dále uvádí, že v souladu s čl. 6.5 smlouvy je možné testování provést již v průběhu homologace, budou-li pro to splněny podmínky předvídané v čl. 6.5 smlouvy.

ZMĚNA ZADÁVACÍCH PODMÍNEK

Zadavatel uvádí, že nad rámec výše uvedených dotazů přistoupil ke změně zadávacích podmínek, a to v rámci návrhu smlouvy. Takto upravený návrh smlouvy je uveřejněn na profilu zadavatele spolu s tímto vysvětlením zadávací dokumentace.

PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel uvádí, že v souvislosti s provedenou změnou zadávacích podmínek v souladu se zákonem přiměřeně prodloužil lhůtu pro podání nabídek. Prodloužená lhůta pro podání nabídek je uvedena mj. ve Věstníku veřejných zakázek, Úředním věstníku Evropské unie, či na profilu zadavatele.

DOKUMENTY

Zadavatel spolu s tímto vysvětlením zadávací dokumentace uveřejnil na profilu zadavatele dle výše uvedeného upravené následující dokumenty:

- **Závazný návrh smlouvy**
 - 02_ZD_KORDIS_priloha_c2_Zavazny navrh smlouvy_14122021_rev
 - 02_ZD_KORDIS_priloha_c2_Zavazny navrh smlouvy_14122021_clean
- **Technická specifikace**
 - 01_ZD_KORDIS_priloha_c1_Technicka specifikace_14122021_rev
 - 01_ZD_KORDIS_priloha_c1_Technicka specifikace_14122021_clean

Zadavatel dokumenty uveřejnil ve formátu *.docx se zobrazenými revizemi změn, aby bylo zřejmé, jaké změny byly v dokumentech provedeny. Současně uveřejnil i konsolidované znění upravených dokumentů, tj. s přijetím všech tímto vysvětlením zadávací dokumentace provedených změn.

Zadavatel uvádí, že výše uvedené dokumenty jsou pro dodavatele závazné a požaduje, aby dodavatelé v rámci zpracování své nabídky nadále vycházeli z výše uvedených dokumentů uveřejněných na profilu zadavatele spolu s tímto vysvětlením zadávací dokumentace.

V Brně dne 14.12.2021

KORDIS JMK, a.s.

v z. HVH LEGAL advokátní kancelář s.r.o.

Mgr. Ing. Tomáš Němec, advokát

(elektronicky podepsáno)