

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 1

Identifikační údaje o veřejné zakázce a zadavateli

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

Poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě
evidenční číslo zakázky ve Věstníku veřejných zakázek: **Z2017-036471**
spisová značka zadavatele: **JMKZD0817**
(dále jen „**veřejná zakázka**“)

ZADAVATEL VEŘEJNÉ ZAKÁZKY:

Jihomoravský kraj
IČO: 70888337
se sídlem: Žerotínovo náměstí 449/3, Veveří, 602 00 Brno
(dále jen „**zadavatel**“)

ZÁSTUPCE ZADAVATELE:

Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.
IČO: 28360125
se sídlem: Brno, Helfertova 2040/13, Černá Pole, PSČ 613 00
tel.: +420 541 211 528
e-mail: zakazky@akfiala.cz
ID datové schránky: vb7kdaz
(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 se zadávacím řízením veřejné zakázky je obchodní společnost **Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.**

V souladu s § 98 a § 99 zákona zadavatel vysvětluje, příp. doplňuje či mění zadávací dokumentaci na žádost dodavatele takto:

Dotaz č. 1

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.4 dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

*„Dle čl. 5.4 dokumentace nabídkového řízení (dále také jen „**ZD**“) veřejné zakázky je její předpokládaná hodnota 5.600.000.000,- Kč bez DPH.*

*Dle ust. § 16 odst. 3 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**ZZVZ**“) se do předpokládané hodnoty veřejné zakázky se zahrne předpokládaná hodnota změn závazků ze smlouvy, jejichž možnost byla vyhrazena v zadávací dokumentaci podle § 100. Do vyhrazených změn závazku dle ust. § 100 ZZVZ patří i opce. Dle podmínek nabídkového řízení může být*

smlouva o veřejných službách (dále také jen „**Smlouva**“) uzavřena (prodloužena) až na 6 let, a to právě na základě opčního práva Objednatele.

Žádáme o potvrzení, že se předpokládána hodnota vztahuje i na vyhrazenou změnu daného závazku, tedy i na prodloužení na základě opce Objednatele až o tři roky, tedy na celkovou dobu plnění Smlouvy v délce 6 let. Pokud nikoli, žádáme o příslušnou úpravu čl. 5.4 ZD.“

Odpověď na dotaz č. 1

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že předpokládaná hodnota zakázky uvedená v odst. 5.4 dokumentace nabídkového řízení byla stanovena v souladu s § 21 odst. 1 písm. b) zákona za 48 měsíců a zahrnuje v souladu s § 16 odst. 3 zákona předpokládanou hodnotu změn závazků ze Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě (dále jen „**Smlouva**“) vyhrazených v souladu s § 100 zákona v příloze č. 3 dokumentace nabídkového řízení.

Dotaz č. 2

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.4 dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

„Může Objednatel doložit rozdělení předpokládaných místových kilometrů (mkm) na a) linky S2+S3, b) linku S4, c) ostatní linky tak, aby součet mkm činil 1 422 790 176 mkm/rok? Může Objednatel poskytnout výpočet mkm po vlacích? Dle vlastních výpočtů na základě Rámcových jízdních řádů (dále jen „Rámcový JŘ“) přesahuje součet mkm 1,5 mld. za rok.“

Odpověď na dotaz č. 2

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Na základě výše uvedeného dotazu dodavatele zadavatel mění oznámení o zahájení nabídkového řízení v bodu II.2) a II.2.2) a opravuje tak předpokládaný rozsah veřejných služeb na 1 594 132 478,7 mkm / rok. Zadavatel k tomuto kroku přistupuje z důvodu toho, že do předpokládaného rozsahu veřejných služeb uvedeného v původním oznámení o zahájení nabídkového řízení nebyly zahrnuty ujeté místokilometry na všech linkách, které tvoří předmět zakázky.

Zadavatel dále uvádí rozdělení mkm:

- linky S2 + S3: 853 628 368,8 mkm / rok
- linka S4: 170 075 821,5 mkm / rok
- ostatní linky: 570 428 288,4 mkm / rok

Dotaz č. 3

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.5 dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

„Omezení poskytnutí subdodávek – přímo v citovaném ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007 se uvádí, že „ ZD a smlouvy o veřejných službách musí být transparentní, pokud jde o možnost a případně míru použití subdodávek,“ – tedy by mělo být jasně stanoveno, jaké použití subdodávek se připouští, jakou část lze plnit prostřednictvím subdodavatele; ZD však pouze cituje uvedené ustanovení, když uvádí, že dodavatel je povinen převážnou část veřejných služeb v přepravě cestujících poskytovat sám

Čl. 4 odst. 7 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007

7. ZD a smlouvy o veřejných službách musí být transparentní, pokud jde o možnost a případně míru použití subdodávek. Pokud se subdodávky použijí, je provozovatel pověřený řízením a provozováním veřejných služeb v přepravě cestujících podle tohoto nařízení povinen poskytovat převážnou část veřejných služeb v přepravě cestujících sám. Smlouva o veřejných službách, která současně pokrývá návrh, budování a provozování veřejných služeb v přepravě cestujících, může povolit plné využívání subdodávek při provozování těchto služeb. Smlouva o veřejných službách stanoví v souladu s vnitrostátním právem a právem Společenství podmínky, které platí pro subdodávky.

Žádáme o upřesnění podmínek nabídkového řízení v tom smyslu, jaký podíl služby, jak co do ceny a též rozsahu plnění, představuje „převážná část“ veřejných služeb v přepravě cestujících?“

Odpověď na dotaz č. 3

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Na základě výše uvedeného dotazu dodavatele zadavatel upřesňuje pojem „převážná část veřejných služeb v přepravě cestujících“ uvedený v souvislosti s omezením plnění poddodavatelů v odst. 5.5 dokumentace nabídkového řízení. Za převážnou část veřejných služeb v přepravě cestujících, kterou je dodavatel povinen poskytovat sám (tj. bez využití poddodavatelů), zadavatel považuje alespoň 60 % ujetých místokilometrů v rámci plnění předmětu zakázky.

Dotaz č. 4

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.5 dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

„Jak bude na tuto podmínku nahlíženo, pokud dojde k výluce a např. na jedné lince bude službu převážně zajišťovat smluvní autobusový dopravce?“

Odpověď na dotaz č. 4

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel v souladu s čl. 4 odst. 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007 (dále jen „Nařízení“) stanovil, že dodavatel je povinen poskytovat převážnou část veřejných služeb v přepravě cestujících sám. Zajišťování náhradní dopravy je obecně považováno za poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících. Při plnění zakázky je dodavatel povinen postupovat v souladu s čl. 4 odst. 7 Nařízení a odst. 5.5 dokumentace nabídkového řízení. Splnění kritéria podle čl. 4 odst. 7 Nařízení bude posuzováno ve vztahu k plnění zakázky jako celku, nikoliv ve vztahu k jednotlivým linkám, které tvoří součást plnění zakázky.

V dodavatelem uvedeném případě tak bude ve smyslu čl. 4 odst. 7 Nařízení pohlíženo na zajišťování dopravy při výluce prostřednictvím autobusového dopravce jako na poddodavatelské plnění.

Pro úplnost zadavatel uvádí, že výše uvedené závěry nevylučují zajišťování náhradní dopravy plně poddodavatelsky, a to za předpokladu splnění podmínky, že dodavatel bude sám poskytovat převážnou část veřejných služeb v přepravě cestujících v rámci plnění zakázky.

Dotaz č. 5

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 9.4 dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

„Objednatel si vyhrazuje právo, nikoli však povinnost, vyloučit účastníka, v jehož nabídce bude uvedena nulová, záporná nebo žádná hodnota – není uvedeno přesně, za jakých podmínek může k vyloučení dojít, bude-li nulová, záporná nebo žádná hodnota v nabídce účastníka. Žádáme o sdělení přesných podmínek, kdy nebude nulová, nebo záporná cena důvodem k vyloučení uchazeče.“

Odpověď na dotaz č. 5

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že odst. 9.4 dokumentace nabídkového řízení upravuje pouze procesní postup zadavatele v nabídkovém řízení. Zadavatel zásadně nepřipouští použití nulových, záporných nebo žádných hodnot při zpracování ceny plnění (nestanoví-li předloha pro zpracování ceny plnění jinak). Vzhledem k tomu, že zadavatel není schopen předvídat všechny situace, které v souvislosti se zpracováním ceny plnění mohou nastat, v odst. 9.4 dokumentace nabídkového řízení si vyhrazuje právo nevyloučit ze zadávacího řízení účastníka, jenž nulové, záporné či žádné hodnoty při zpracování ceny plnění použil. Zadavatel si vyhrazuje právo nevyloučit účastníka ze zadávacího řízení typicky v těch případech, kdy je použití nulové, záporné či žádné hodnoty řádně odůvodněno dodavatelem.

Dotaz č. 6

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 9.10 Dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

„Objednatel předpokládá pořízení 36 vlaků a následně čl. 5.7 Smlouvy stanoví Dopravci povinnost uzavřít s Objednatelem na tyto nové jednotky smlouvu a provozovat je – není uvedeno, kdy případně Objednatel tato vozidla pořídí. Dopravce tedy nemá postaveno na jisto, kolik vlaků bude třeba a příp. zda tyto budou třeba po celou dobu trvání Smlouvy, a tedy není zcela zřejmé, jak má být kalkulována nabídková cena. Není postaveno na jisto, zda bude služby poskytovat prostřednictvím svých jednotek nebo jednotek Objednatele a případně od kdy. Žádáme Objednatele o sdělení harmonogramu nasazení jeho vlastních jednotek. Žádáme stejně tak o stanovení podmínek pro kalkulaci nabídkové ceny pro jednotlivé roky plnění Smlouvy ve vztahu k nasazení jednotek ve vlastnictví Objednatele. Dle názoru účastníka řízení by kalkulace nabídkové ceny neměla zahrnovat použití vozidel Objednatele, a to zejména za účelem porovnatelnosti nabídek.“

Odpověď na dotaz č. 6

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že v tuto chvíli není objektivně schopen stanovit harmonogram nasazení nových jednotek do plnění zakázky, a to zejména z důvodu toho, že zadávací řízení, jehož předmětem bude nákup nových kolejových vozidel, je stále ve fázi přípravy.

Ve vztahu ke kalkulaci nabídkové ceny zakázky zadavatel uvádí, že dodavatel při tvorbě nabídkové ceny nacení pouze použití vlastních vozidel, přičemž v případě nasazení nových vozidel zadavatele bude při výpočtu kompenzace postupováno v souladu s čl. 3 návrhu Smlouvy (zejm. odst. 3.2 návrhu Smlouvy).

Dotaz č. 7

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 9.10 dokumentace nabídkového řízení (ve spojení s Rámcovými JŘ a Smlouvou bod 3.2) v tomto znění:

„Jak má Dopravce postupovat pro případ výpočtu Odměny při nasazení vozidel s kapacitou 310 míst k sezení? Použije pro účely tohoto výpočtu číslo 330 nebo 310?“

Odpověď na dotaz č. 7

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že v případě nasazení vozidla Dopravce bude pro účely výpočtu Odměny použita kapacita 330 míst k sezení (v souladu s Rámcovými jízdními řády). V případě nasazení nového vozidla Objednatele bude pro účely výpočtu Odměny použita kapacita 310 míst k sezení (tj. kapacita nově pořízeného vozidla v souladu s odst. 9.10 dokumentace nabídkového řízení).

Na základě výše uvedeného dotazu dodavatele zadavatel mění definici „Minimální požadované kapacity Vlaků“ uvedenou v odst. 1.1 návrhu Smlouvy.

Dotaz č. 8

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 9.10 dokumentace nabídkového řízení (ve spojení s Rámcovými JŘ a Smlouvou bod 3.2) v tomto znění:

„Zajistí Objednatel, aby jednotky v jeho vlastnictví nasazoval na vlaky, jejichž minimální požadovaná kapacita odpovídá skutečné kapacitě těchto jednotek?“

Odpověď na dotaz č. 8

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že není schopen garantovat nasazování jeho nově pořízených vozidel výlučně na Vlaky, jejichž minimální požadovaná kapacita odpovídá skutečné kapacitě nově pořízených vozidel. Zadavatel však zároveň uvádí, že vyvine maximální úsilí k zajištění efektivního nakládání s nově pořízenými vozidly.

Ve zbytku zadavatel odkazuje na svou odpověď na dotaz č. 7.

Dotaz č. 9

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 10 dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

„Součástí hodnocení má být rovněž cena za náhradní dopravu – regionálním autobusem, tramvají, městským autobusem a trolejbusem

- Co se rozumí regionálním a městským autobusem – pro stanovení nabídkové ceny je třeba přesně stanovit. Zejména žádáme stanovit kapacitu a technické požadavky na taková vozidla.

- S ohledem na omezení plnění prostřednictvím poddodavatelů (viz čl. 5.5 ZD) a požadavky na ND, kdy je zřejmé, že okruh poskytovatelů ND je omezen (zejména u tramvaje a trolejbusu), lze ND zajišťovat výhradně prostřednictvím poddodavatele (3. subjektů)?“

Odpověď na dotaz č. 9

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel upřesňuje, jaká vozidla považuje ve smyslu čl. 10 dokumentace nabídkového řízení za městský autobus a jaká vozidla považuje ve smyslu tohoto ustanovení za regionální autobus.

Za městský autobus ve smyslu čl. 10 dokumentace nabídkového řízení je považováno vozidlo třídy I podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/85/ES ze dne 20.11.2001, o zvláštních ustanoveních pro vozidla používaná k přepravě osob, která mají více než osm sedadel kromě sedadla řidiče, a o změně směrnic 70/156/EHS a 97/27/ES (dále jen „Směrnice“).

Za regionální autobus ve smyslu čl. 10 dokumentace nabídkového řízení je považováno vozidlo třídy II nebo třídy III podle Směrnice.

K druhé části dotazu zadavatel uvádí, že v případech těch druhů náhradní dopravy, kdy je okruh poskytovatelů náhradní dopravy omezen, je zadavatel povinen zajišťovat dané druhy náhradní dopravy výhradně prostřednictvím poddodavatelů.

Dotaz č. 10

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 10.4 Dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

„Cena za místokm může být poskytována u tramvají a trolejbusů pouze jedním poskytovatelem, a to Dopravní podnikem města Brna, a.s. S ohledem na tuto skutečnost máme za to, že jako hodnotící kritérium toto ztrácí smysl, neboť tento druh náhradní dopravy by tímto specifickým poddodavatelem měl být zajišťován vůči všem účastníkům řízení za stejných podmínek. Z uvedeného důvodu, žádáme zrušení kritérií K4 a K5.“

Odpověď na dotaz č. 10

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že trvá na kritériích hodnocení stanovených v dokumentaci nabídkového řízení.

Dotaz č. 11

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 10.10 dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

„Jak bude Objednavatel postupovat při změně infrastruktury, jejíž termín není nyní znám, během platnosti Smlouvy a jak bude postupovat v případě postupné změny infrastruktury (např. riziko nedodržení kritéria kvality nízkopodlažnosti + WiFi + klimatizace vlivem provizorních oběhů)? Bude se jednat o liberační důvody pro dopravce ve vztahu ke vzniku nároku Objednatele na uplatnění smluvních pokut?“

Pro účely řádného a jasného zpracování nabídky žádáme o sdělení, jaký termín má Dopravce v nabídce uvažovat pro modernizaci a elektrizaci zejména úseků Šakvice – Hustopeče u Brna a Hrušovany u Brna – Židlochovice, příp. s realizací Boskovické spojky? Tento údaj žádáme s ohledem na případnou porovnatelnost nabídek jednotlivých dopravců.“

Odpověď na dotaz č. 11

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Na základě výše uvedeného dotazu zadavatel mění znění posledního odstavce bodu 5.2 návrhu Smlouvy. Poslední odstavec bodu 5.2 návrhu Smlouvy nově zní takto:

„Smluvní pokuta dle tohoto odstavce nebude Dopravci uložena v případě, kdy k nedodržení kvalitativních kritérií uvedených v Příloze č. 2 Smlouvy bez započtení výkonů realizovaných vozidly v majetku Objednatele a Pohotovostními soupravami dojde v důsledku požadavků Objednatele, spočívajících například v nahrazení vozidla Dopravce, které splňuje vyšší standardy kvality než vozidlo, které měl Dopravce v úmyslu nahradit. Smluvní pokuta dle tohoto odstavce nebude Dopravci rovněž uložena v případě, kdy k nedodržení kvalitativních kritérií uvedených v Příloze č. 2 Smlouvy dojde v důsledku změn infrastruktury za předpokladu, že změna infrastruktury je iniciována Objednatelem a že vozidla, jimiž bude Dopravce zajišťovat plnění na základě této změny, budou provozovány v závazku veřejné služby pro Objednatele.“

K druhé části výše uvedeného dotazu dodavatele zadavatel odkazuje na odst. 9.8 dokumentace nabídkového řízení a uvádí, že dodavatel bude pro účely nacenění nabídky vycházet z Rámcových jízdních řádů. Dodavatel tak naceňuje svou nabídku na stávající infrastrukturu, v důsledku čehož není v žádném ohledu ohrožena porovnatelnost nabídek jednotlivých dodavatelů.

Dotaz č. 12

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 10.15 dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

„V zadávací dokumentaci totiž Objednatel kalkuluje se limitací ceny vozkm vozidla NAD nastavením max. ceny místkm, kdy např. pro autobus se 60 sedadly bude max. cena 48,60 Kč/vozkm. Z dosavadní zkušenosti víme, že cena NAD i přes soutěžení těchto dodávek i násobně překračuje 48,60 Kč/vozkm. Objednatelem provedaná limitace je dle našeho názoru pro všechny dopravce nerealná (zejména v sezonních měsících, kdy je zvýšená poptávka po autobusové dopravě obecně) a Objednatel tak přenáší náklady na NAD na dopravce, kteří budou muset rozdíl mezi limitní cenou NAD a její reálnou cenou hradit, což je v rozporu s principem (brutto) Smlouvy jako takové. V tomto ohledu pak postrádáme opodstatnění kritéria K3, neboť za daných podmínek není reálné poskytnutí jiné ceny než Objednatelem stanovené jako limitní.

Z uvedených důvodů žádáme, aby Objednatel upravil ZD tak, aby hradil dopravci případnou úhradu vícenákladů NAD (nad rámec limitních hodnot) při její realizaci, např. obdobným způsobem jako úhradu za užití železniční dopravní cesty. V případě, že Objednatel nehodlá hradit náklady převyšující jím stanovený limit, žádáme, aby uvedený limit zvýšil alespoň na průměrnou cenu na trhu, která činí dle praxe Dopravce 80 Kč/vozkm, případně tento limit zcela odstranil.“

Odpověď na dotaz č. 12

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že trvá na stanovení maximální přípustné ceny jednoho místkilometru náhradní dopravy regionálním autobusem uvedené v odst. 10.15 dokumentace nabídkového řízení.

K tomu zadavatel uvádí, že princip výpočtu uvedený v bodě 3.5 návrhu Smlouvy pracuje s limitací odměny za jednotlivé druhy náhradní dopravy ze strany Objednatele. V současné době jsou náklady na

náhradní dopravu dopravcům hrazeny ze strany Provozovatele dráhy. Teoreticky se tedy může stát, že Dopravce bude mít skutečné náklady na zajištění náhradní dopravy vyšší než, které limituje Objednatel a současně tyto náklady budou Dopravci plně proplaceny od Provozovatele dráhy v rámci položky ÚPD, což by znamenalo, že platba za náhradní dopravu by vyšla záporná, tzn. dle návrhu Smlouvy rovna nule (Dopravce si vyšší platbu od Provozovatele dráhy ponechá). Závěrem lze konstatovat, že na Dopravci zůstává riziko, že Provozovatel dráhy Dopravci náklady na náhradní dopravu neuzná ve skutečné vykázané výši. Objednatel v rámci zadávací dokumentace zakázky riziko pro Dopravce oproti současnému stavu snižuje, neboť určuje vlastní limitní ceny, které Dopravci v rámci vyúčtování náhradní dopravy uzná.

Na základě výše uvedeného dotazu zadavatel doplňuje vymezení pojmu „ÚPD“ v rámci bodu 3.5 návrhu Smlouvy. Vymezení pojmu „ÚPD“ v rámci bodu 3.5 návrhu Smlouvy zní takto:

„ÚPD představuje úhradu poskytnutou Dopravci ze strany Provozovatele dráhy. Dopravce je povinen žádat Provozovatele dráhy o úhradu nákladů na zajištění náhradní dopravy a je zároveň povinen na žádost Objednatel bezodkladně písemně doložit doklady, z nichž bude jednoznačně vyplývat podání žádosti Provozovateli dráhy o úhradu nákladů na zajištění náhradní dopravy.“

Dotaz č. 13

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 10.26 Dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

„Dle rozhodovací praxe Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (např. rozhodnutí č. j. ÚOHS-S0462/2016/VZ-00702/2017/512/VNv ze dne 5. 1. 2017) je minimální dodací doba pro pořízení elektrických jednotek 24 měsíců. Žádáme proto o úpravu dob, za kterou je dopravce povinen nasadit taková vozidla. Ve spojení se smluvní pokutou 50 000,- Kč za každý den prodlení dle bodu 7.1 Smlouvy se jedná o likvidační požadavek.

Jaká vozidla skutečně bude požadovat Objednatel nasadit? V rámci dokumentů souvisejících s nabídkovým řízením existuje totiž textační rozpor mezi tímto bodem a bodem 7.1 Smlouvy. V tomto bodě je uveden termín „elektrická vozba“. Bude tedy Objednatel požadovat elektrické jednotky, nebo elektrickou vozbu?

Od jakého termínu má Dopravce pro účely sestavení nabídky uvažovat s elektrifikací trati Brno – Zastávka u Brna? “

Odpověď na dotaz č. 13

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že u linky S4 nepožaduje nasazení nových vozidel.

Na základě výše uvedeného dotazu zadavatel mění znění odst. 10.26 a 10.28 dokumentace nabídkového řízení. Nově zní tyto odstavce dokumentace nabídkového řízení takto:

„10.26 V rámci kritéria „K7“ bude hodnocena cena jednoho místokilometru při nasazení el. vozby na trati Brno - Zastávka u Brna, a to v případě, že potřebná vozidla pořídí na své náklady účastník nabídkového řízení.“

„10.28 V případě, že účastník nabídkového řízení nabídne cenu jednoho místokilometru při nasazení el. vozby na trase Brno-Zastávka vyšší než zadavatelem stanovenou maximálně přípustnou cenu

jednoho místokilometru při nasazení el. vozby na trati Brno – Zastávka u Brna, znamená tato skutečnost nesplnění zadávacích podmínek.“

K druhé části výše uvedeného dotazu zadavatel uvádí, že termín elektrifikace trati Brno - Zastávka u Brna není v současné době znám. Termín nasazení elektrické vozby po elektrizaci tratě Brno - Zastávka u Brna bude Dopravci oznámen v souladu s odst. 7.1 návrhu Smlouvy nejméně 15 měsíců před nasazením těchto vozidel do provozu.

Dotaz č. 14

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 10.29, 10.36 a 10.42 Dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

„Jaký je dle Objednavatele správný výpočet podílu ujetých místokilometrů soupravami nízkopodlažními/s WiFi/s klimatizací – použije se kilometrický výkon těchto souprav vynásobený skutečným počtem míst těchto vozidel nebo zadaným minimálním počtem míst dle Rámcových JŘ?“

Odpověď žádáme doplnit o přesné stanovení výpočtového vzorce a také uvedení případu, kdy tento ukazatel může nabývat hodnot vyšších než 100 %.“

Odpověď na dotaz č. 14

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že podíl ujetých místokilometrů soupravami nízkopodlažními/s WiFi/s klimatizací bude stanoven jako součin kilometrického výkonu těchto souprav a minimálního počtu míst dle Rámcových jízdních řádů.

Ve vztahu k dosažení hodnot vyšších než 100 % zadavatel uvádí, že daný ukazatel nemůže nabývat hodnot větších než 100 %.

Dotaz č. 15

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 10.32, 10.38, 10.44 Dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

„Předpokládá Objednatel zajištění veřejných služeb na linkách S2 + S3 do pořízení vozidel ve vlastnictví Objednavatele v současné kvalitě? S ohledem na navýšení rozsahu dopravních výkonů na lince S3 bude pro zajištění současného rozsahu nasazení vozidel splňujících kritérium nízkopodlažnosti/WiFi/klimatizace postačovat podíl místokm od 14 %.“

Odpověď na dotaz č. 15

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že vztah mezi změnou rozsahu dopravních výkonů a kvality je jasně popsán v odst. 5.2 návrhu Smlouvy.

Na základě výše uvedeného dotazu dodavatele zadavatel dále mění odst. 10.32, 10.33 a 10.34 dokumentace nabídkového řízení. Nově tyto odstavce dokumentace nabídkového řízení zní takto:

„10.32 Minimální podíl místokilometrů ujetých nízkopodlažními soupravami na železničních linkách S2 a S3 z celkového počtu místokilometrů ujetých dle Rámcového jízdního řádu na železničních linkách S2 a S3 v procentech (%) činí 14 %.

10.33 Hodnocené rozmezí: 14% až 100%

10.34 Možné hodnoty pro účely hodnocení: 0 % až 86 % (uvedení nižší hodnoty než 0 % znamená nesplnění zadávacích podmínek; v případě uvedení hodnoty vyšší než 86 % platí, že účastník uvedl hodnotu 86 %).“

Dotaz č. 16

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 10.37 Dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

„Jak bude pohlíženo na nezajištění LTE, které nebude zapříčiněno vinou dopravce ale např. výpadkem na straně operátora?“

Odpověď na dotaz č. 16

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel odkazuje na odst. 5.13 Technických a provozních standardů pro železnici, který uvádí, že rychlost připojení k internetu musí být zajištěna rychlostí LTE (pokud bude v dané lokalitě dostupná), přičemž je tím myšleno, že musí být dostupná u operátora/operátorů, s nimiž má Dopravce uzavřenou smlouvu.

Dotaz č. 17

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 10.43 Dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

„Prostorem pro cestující je i představek nebo WC, které nebývají běžně plně klimatizovány. Přeje si Objednavatel klimatizaci všech prostor pro cestující? Nemyslí Objednavatel prostory určené pro běžný pobyt cestujících?“

Odpověď na dotaz č. 17

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že v odst. 10.43 dokumentace nabídkového řízení vyžaduje klimatizaci funkční v prostorech pro běžný pobyt cestujících.

Dotaz č. 18

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 20.8 dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

„Vztahuje se tato povinnost též na dopravce zajišťující pro dodavatele NAD?“

Odpověď na dotaz č. 18

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že povinnost podle odst. 20.8 dokumentace nabídkového řízení se vztahuje i na dopravce zajišťujícího pro dodavatele náhradní autobusovou dopravu (jako na poddodavatele).

Dotaz č. 19

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 21.3 Dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

„Žádáme Objednavatele o specifikaci těch ustanovení Smlouvy, ve kterých si Objednatel vyhradil změnu závazku ve smyslu ust. § 100 ZZVZ. Pouhý odkaz na návrh Smlouvy není našeho názoru dostačující. Specifikace předmětných ustanovení je vhodná i pro ochranu zájmů Objednatele, neboť pokud řádně vymezí vyhrazené změny závazku, bude mít v těchto případech postaveno najisto, že se ve vymezených případech nejedná o podstatné změny smlouvy/závazku ve smyslu ust. § 222 ZZVZ.“

Odpověď na dotaz č. 19

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

V § 100 zákona zákonodárce uvádí, že změny závazku si zadavatel může vyhradit v zadávací dokumentaci. V § 28 odst. 1 písm. b) zákona zákonodárce definuje zadávací dokumentaci jako „veškeré písemné dokumenty obsahující zadávací podmínky sdělované nebo zpřístupňované účastníků zadávacího řízení při zahájení zadávacího řízení, včetně formulářů podle § 212 a výzev uvedených v příloze č. 6 k tomuto zákonu“. Tato definice zadávací dokumentace je pak převzata rovněž v odst. 2.2 dokumentace nabídkového řízení.

Zadavatel v odst. 21.3 dokumentace nabídkového řízení odkazuje ve vztahu k vyhrazeným změnám závazků na návrh smlouvy (přílohu č. 3 dokumentace nabídkového řízení). Ve světle výše uvedené definice zadávací dokumentace platí, že i návrh smlouvy je součástí zadávací dokumentace, neboť byl účastníkům nabídkového řízení zpřístupněn při zahájení nabídkového řízení. Zároveň ze zákona nevyplývají bližší požadavky na způsob zakotvení vyhrazených změn závazků do zadávací dokumentace.

Na základě výše uvedených skutečností zadavatel trvá na tom, že si v zadávací dokumentaci vyhradil změny závazků v souladu se zákonem. Konkrétní vyhrazené změny závazků zadavatel jasně a srozumitelně uvedl v textu návrhu smlouvy (přílohy č. 3 dokumentace nabídkového řízení).

Dotaz č. 20

Zadavatel obdržel dotaz k sankčnímu systému Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Dopravce žádá Objednatele o přehodnocení sankčního mechanismu (smluvní pokuty), který ve spojení s bodem 4.9 a 16.4 smlouvy je zcela likvidační pro dopravce. Dopravce považuje smluvní pokuty stanovené Objednatelem za zcela nepřiměřené.

Dopravce příkladmo k jednotlivým smluvním pokutám uvádí následující:

- a) Bod 3.4: Dopravci není jasný účel smluvní pokuty. Dle uvedeného ustanovení je dopravce povinen Objednateli zaplatit smluvní pokutu ve výši dotace poskytnuté třetí osobou na pořízení vodidel v závazku veřejné služby, které jsou předmětem Smlouvy. Dopravce považuje výši pokuty za zcela nepřiměřenou riziku, které hrozí Objednateli, resp. Dopravce je přesvědčen, že v daném případě neexistuje na straně Objednatele riziko. Smysl by uvedené ustanovení dávalo, pokud by se jednalo o vozidla ve vlastnictví Objednatele.*
- b) Bod 4.16: V daném případě není Dopravci jasné, proč je stanovena smluvní pokuta, když Objednatel má nárok na náhradu škody ve výši spoluúčasti.*
- c) i) Bod 5.1: Uvedené ustanovení zakládá povinnost zaplatit smluvní pokutu ve výši 10 000,- Kč za každý den prodlení se splněním povinností a pro porušení každé povinnosti. Jelikož ustanovení obecně stanoví povinnost provozování vlaků v souladu se smlouvou, Jízdními řády*

a TPSŽ, není Dopravci jasné, jaký vztah má k uvedenému ustanovení příloha č. 4 Smlouvy (Sazebník smluvních pokut). Předpokládá Objednatel, že bod 5.1 je obecným ustavením, které se užije v případě, že nebude aplikován Sazebník smluvních pokut, nebo smluvní pokuty budou aplikovány souběžně?

ii) Obdobně jako v předchozí podotázce žádáme o vyjasnění vztahu bodu 5.1 Smlouvy s bodem 5.2 Smlouvy a přílohou č. 2 Smlouvy.

iii) Dopravce žádá o vyjasnění pojmu „náhradní termín“. V současném znění je zcela na vůli Objednatele, přičemž není stanovena ani jeho minimální délka ani požadavek přiměřenosti.

d) Bod 7.6: Smluvní pokuta ve výši trojnásobku ceny je v daném případě zcela nepřiměřená.

e) Příloha č. 3 Smlouvy (zpoždění vlaků regionální dopravy): Rozumí Dopravce správně, že smluvní pokuty budou stanoveny na základě dohody smluvních stran, tj. že bez dohody smluvních stran nebude existovat smluvní pokuta?

f) Vztahují se okolnosti vylučující protiprávnost na všechny smluvní pokuty dle smlouvy a jejích příloh? Postup jejich uplatnění je uveden pouze v bodě 6.7 Smlouvy.

g) Bod 13.9: Pokud má Objednatel nárok na zaplacení škody způsobené jednáním dopravce v rozporu s bodem 13.5 písm. a) Smlouvy, jaký má účel smluvní pokuta ve výši 25 000 000,- Kč, u které je uvedeno, že jejím účelem je „ke krytí zvýšených nákladů Objednatele k zajištění dopravy“? Dopravce považuje uvedenou smluvní pokutu za zcela nepřiměřenou s ohledem na smluvní pokutu uvedenou v čl. 6.7. smlouvy.

Dopravce zároveň žádá úpravu nepřiměřeně vysokých smluvních pokut obsažených ve smlouvě o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK (viz také dotaz č. 140).

Dopravce žádá Objednatele o úpravu smluvních pokut, případně o stanovení maximální výše.“

Odpověď na dotaz č. 20

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel trvá na sankčním systému návrhu Smlouvy a výše smluvních pokut považuje za zcela adekvátní porušení daných povinností.

K odst. 3.4 návrhu Smlouvy zadavatel uvádí, že povinnost utvrzená smluvní pokutou má významný vliv na výpočet Odměny Dopravce a je zcela nezbytná k řádnému plnění Smlouvy, neboť nesplnění utvrzené povinnosti může vést k vyplacení vyšší Odměny Dopravci, než na jakou má Dopravce na základě Smlouvy nárok. Vzhledem k výše uvedené významnosti dané povinnosti zadavatel považuje tuto smluvní pokutu za zcela přiměřenou.

K odst. 4.16 návrhu Smlouvy zadavatel uvádí, že v daném případě má smluvní pokuta charakter paušalizované náhrady škody. K tomu zadavatel doplňuje, že zadavatel v tomto případě uplatní vůči dodavateli smluvní pokutu a není oprávněn vůči němu uplatnit současně i náhradu škody.

Na základě výše uvedeného dotazu zadavatel mění odst. 4.16 návrhu Smlouvy. Odst. 4.16 návrhu Smlouvy zní nově takto:

„4.16 V případě, že na vozidlech v majetku Objednatele bude v důsledku porušení některé z povinností Dopravce dle této Smlouvy nebo dle smlouvy uzavřené mezi Dopravcem, Objednatelem a dodavatelem železničních jednotek (Příloha č. 8 Smlouvy) způsobena škoda, která bude Objednatelem řešena jako pojistná událost a Objednatel bude povinen se finančně podílet na pojistné události formou spoluúčasti, je Dopravce povinen uhradit Objednateli smluvní pokutu ve výši této spoluúčasti. Smluvní pokuta dle tohoto odstavce má povahu paušalizované náhrady škody a při jejím uplatnění není Objednatel oprávněn požadovat po Dopravci náhradu škody.“

K odst. 5.1 návrhu Smlouvy zadavatel uvádí, že odst. 5.1 návrhu Smlouvy představuje ve vztahu k Sazebníku smluvních pokut (Příloha č. 4 návrhu Smlouvy) obecnou úpravu, která se použije pouze za předpokladu, že nebude na daný případ použita smluvní pokuta uvedená v Sazebníku smluvních pokut.

Ke vztahu odst. 5.1 a 5.2 návrhu Smlouvy zadavatel uvádí, že smluvní pokuty obsažené v odst. 5.2 návrhu Smlouvy představují ve vztahu ke smluvním pokutám v odst. 5.1 speciální úpravu. Smluvní pokuty v odst. 5.1 návrhu Smlouvy se tak použijí pouze v případech, kdy nebude aplikována některá ze smluvních pokut obsažených v odst. 5.2 návrhu Smlouvy.

K požadavku na upřesnění významu pojmu „náhradní termín“ zadavatel uvádí, že pojem „náhradní termín“ nelze obecně definovat. Náhradní termín bude stanoven přiměřeně, a to vždy s přihlédnutím k okolnostem konkrétního případu.

K odst. 7.6 návrhu Smlouvy zadavatel uvádí, že výši smluvní pokuty stanovenou v tomto odstavci návrhu Smlouvy považuje za přiměřenou, a to zejména s ohledem na zvýšenou motivaci Dopravce k zajištění náhradní dopravy.

Ke zpoždění vlaků regionální dopravy zadavatel uvádí, že dodavatel nerozumí správně, když dospěl k závěru, že smluvní pokuty dle této přílohy návrhu Smlouvy budou stanoveny na základě dohody smluvních stran. Smluvní pokuty budou stanoveny na základě přehledu zpracovaného Pověřenou osobou. Podání námitek ze strany Dopravce nebrání uložení smluvní pokuty za předpokladu, že i přes podané námítky Pověřená osoba dospěje k závěru, že jsou splněny podmínky pro uplatnění smluvní pokuty.

K okolnostem vylučujícím protiprávnost zadavatel uvádí, že se tyto vztahují na všechny smluvní pokuty uvedené v návrhu Smlouvy a v jeho přílohách. Zadavatel v tomto smyslu upravil návrh Smlouvy.

K odst. 13.9 Smlouvy zadavatel uvádí, že smluvní pokuta je z jeho pohledu zcela přiměřená, neboť v případě předčasného ukončení Smlouvy nebude náhrada škody pokrývat zvýšené náklady na zajištění dopravní obslužnosti novým dopravcem, které lze v souvislosti se zajištěním nového dopravce důvodně očekávat.

Ve vztahu ke smluvním pokutám obsaženým ve smlouvě o podmínkách přepravy zadavatel trvá na tom, že tyto smluvní pokuty jsou přiměřené a plně odpovídají důležitosti a charakteru utvrzených povinností.

Dotaz č. 21

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 1.1 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Má Objednatel na mysli pod pojmem „Drážní úřad“ nejen Drážní úřad, ale i Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře?

Zajišťování provozování drážní dopravy podléhá správnímu řízení s oběma úřady.“

Odpověď na dotaz č. 21

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel stanovil definici pojmu „Drážní úřad“ jednoznačně a určitě v odst. 1.1 návrhu Smlouvy. Dle odst. 1.1 návrhu Smlouvy „Drážní úřad“ znamená příslušný úřad, vykonávající své pravomoci dle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o dráhách**“).

Zákon o dráhách mj. upravuje pravomoci Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (např. § 22a, § 23c zákona o dráhách apod.).

Na základě výše uvedených skutečností zadavatel uvádí, že pod pojem „Drážní úřad“ vymezený v návrhu Smlouvy podřazuje v případech předvídaných zákonem o dráhách rovněž Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře.

Dotaz č. 22

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 1.1 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Bude Tarif IDS JMK bude vyhlášován Dopravcem, tedy např. včetně u v Dopravním věstníku? Nebo Objednatel má za to, že Dopravce prohlásí Tarif IDS JMK za tarif platný ve spojích zajišťovaných dle této smlouvy?“

Odpověď na dotaz č. 22

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel předpokládá, že Dopravce vyhlásí Tarif IDS JMK za platný ve spojích zajišťovaných dle návrhu Smlouvy. Zadavatel výslovně nepožaduje zveřejnění Tarifu IDS JMK v Přepavním a tarifním věstníku. Dopravce je však povinen zveřejnit Tarif IDS JMK v Přepavním a tarifním věstníku za předpokladu, že tato povinnost plyne z obecně platných právních předpisů – viz odst. 10.2 návrhu Smlouvy.

Dotaz č. 23

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 2.2 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

*„Odměna je definována smlouvou jako část Kompenzace. Žádáme s ohledem na konstrukci smlouvy následující změnu: „... povinnost Objednatele hradit Dopravci za plnění Závazku veřejné služby **Kompenzací**.““*

Odpověď na dotaz č. 23

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Na základě výše uvedeného dotazu dodavatele zadavatel mění znění odst. 2.2 písm. (ii) návrhu Smlouvy. Nově zní odst. 2.2 písm. (ii) návrhu Smlouvy takto:

„(ii) povinnost Objednatele hradit Dopravci za plnění Závazku veřejné služby Kompenzací.“

Dotaz č. 24

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 3.2 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě (ve vazbě na přílohu 3, TPSŽ, str. 26, bod 8.1) v tomto znění:

„Dojde-li na základě požadavku Objednatele dočasně k navýšení kapacity, přísluší dopravci vyšší Kompenzace v souvislosti s touto nařízenou kapacitou nad kapacitu předpokládanou Rámcovými JŘ? Pokud ano, prosíme o sdělení mechanismu takové úpravy výpočtu Kompenzace.“

Odpověď na dotaz č. 24

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že Objednatel může dle odst. 7.2 návrhu Smlouvy požadovat změnu rozsahu dopravy. Postup při změně plnění Závazku je popsán v odst. 7.1 návrhu Smlouvy, tzn. Objednatel je oprávněn požadovat a Dopravce je povinen vyhovět pouze za předpokladu, že nedojde k navýšení počtu vozidel nutných k plnění Závazku, pokud se Objednatel s Dopravcem nehodnou jinak. Pokud tedy dojde k dohodě, že Dopravce bude ochoten zajistit plnění Závazku dle požadavku Objednatele (např. další soupravou) nebudou s tím spojeny další platby kromě těch uvedených v návrhu Smlouvy (tzn. v tomto případě by Dopravce dostal uhrazeny místokilometry této soupravy krát cena za místokilometr + poplatky za dopravní cestu).

Dotaz č. 25

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 3.2 a čl. 7.2 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Za kapacitu pro jízdní kola, která je Rámcovým JŘ stanovena nad rámec TPSŽ nepřísluší dopravci žádná odměna („kolokilometry“ se nepočítají). Vyvozuje Dopravce správně, že pokud ze strany Objednatele dojde k navýšení požadavku kapacity nad rámec požadovaný Rámcovými JŘ, zejména v souvislosti s přepravou jízdních kol při nenavýšení turnusové potřeby (bod 7.1 + 7.2) [vůz pro kola na více vlcích nebo v delším období], znamenající zvýšení nákladů dopravce, dojde k odpovídajícímu zvýšení Kompenzace pro dopravce? Pokud ano, prosíme o sdělení mechanismu takové úpravy výpočtu Kompenzace.“

Odpověď na dotaz č. 25

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Na základě výše uvedeného dotazu dodavatele zadavatel stanovuje mechanismus zvýšení Kompenzace Dopravce pro případy navýšení kapacity pro jízdní kola nad rámec požadovaný Rámcovými jízdními řády.

Zadavatel v tomto smyslu upravil návrh Smlouvy.

Dotaz č. 26

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 3.2 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Vzorec výpočtu v bodě 3.2. odečítá položku DOT (poměrná část investiční dotace u vozidel, která byla pořízena s investiční dotací). Tato podmínka však nemůže platit, protože zákon 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „ZVS“) i prováděcí vyhláška 296/2010 Sb., na kterou se zadávací dokumentace odvolává, zohledňuje výhradně České účetní standardy (odvolání se na zákon o daních z příjmů a zákon o účetnictví). Odpisy vozidel, se kterými dopravce vstupuje do nabídkového řízení, jsou uplatňovány ve výši účetních odpisů dle zákona o účetnictví, tj. vozidla jsou odepisována z pořizovací ceny snížené o investiční dotaci (zákon 563/1991 Sb., vyhl. 500/2002 Sb. a ČÚS č. 13). Pokud by tato podmínka platila i pro vozidla pořízená s investiční dotací před zahájením provozu, investiční dotace by se odečítala 2x.

Podmínka by mohla platit pouze v případě, že finanční model (výše ceny) počítá s investicí do vozidel (pak finanční model obsahuje 100% pořizovací ceny) a následné případné snížení přijaté investiční dotace by bylo namístě. Žádáme úpravu v souladu s platnou legislativou.“

Odpověď na dotaz č. 26

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel trvá na znění odst. 3.2 Smlouvy a tento postup považuje za souladný s právním řádem České republiky. V zájmu toho, aby nedocházelo ke zvýhodňování dodavatelů, kteří pořídili vozidla s investiční dotací, je nezbytné, aby při výpočtu odměny podle odst. 3.2 Smlouvy byla odečtena poměrná část investiční dotace.

Pokud dodavatel má nějaký majetek pořízený s investiční dotací, který by chtěl použít pro plnění Smlouvy, musí svou nabídku nacenit tak, jako kdyby žádnou dotaci neobdržel. Jedině tímto způsobem získá zadavatel porovnatelné nabídky od jednotlivých dodavatelů.

Na základě výše uvedeného dotazu dodavatele zadavatel mění znění odst. 9.7 dokumentace nabídkového řízení. Nově zní odst. 9.7 dokumentace nabídkového řízení takto:

„9.7 Zadavatel v souladu s § 23 odst. 4 ZVS nepožaduje předložení finančního modelu dle vyhlášky č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace a účastník nabídkového řízení tak finanční model v nabídce nepředkládá.“

Dotaz č. 27

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 3.3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Poslední odstavec tohoto bodu říká, že „.... odpočet DOT se provádí pouze u jedné smlouvy“. Toto je však v rozporu s § 6, vyhl. 296/2010 Sb., odst. 3, kdy do výchozích provozních aktiv může být zahrnuta pouze hodnota té části majetku, ze které je využíván k plnění předmětného závazku veřejné služby. Žádáme úpravu v souladu s platnou legislativou.“

Odpověď na dotaz č. 27

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Na základě výše uvedeného dotazu dodavatele zadavatel odstranil poslední pododstavec odst. 3.3 návrhu Smlouvy.

Dotaz č. 28

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 3.4 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Ustanovením smlouvy stanoví Objednatel smluvní pokutu, která nezajišťuje plnění smluvních povinností souvisejících s předmětem Smlouvy. Mezi takové povinnosti zcela jistě nelze řadit dodržování podmínek dotací získaných na majetek použitý při plnění Smlouvy. Na základě výše uvedeného žádáme o zrušení alespoň věty druhé bodu 3.4.“

Odpověď na dotaz č. 28

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že trvá na stanovení smluvní pokuty pro případ, kdy dodavatel poruší svou povinnost informovat zadavatele o každém plnění, které mu bylo poskytnuto před zahájením provozu či za dobu trvání platnosti smlouvy o veřejných službách z jakéhokoliv dotačního programu či od jakékoliv instituce jako dotace na pořízení majetku a který dodavatel zcela nebo částečně využívá pro plnění Smlouvy.

Zadavatel nesouhlasí s tvrzením dodavatele, že výše uvedená smluvní pokuta nezajišťuje plnění smluvních povinností souvisejících s předmětem Smlouvy, neboť z jeho pohledu:

- tato smluvní pokuta zajišťuje plnění smluvní povinnosti (tj. informační povinnosti dle prvního odstavce odpovědi na tento dotaz),*
- tato smluvní pokuta zajišťuje plnění smluvní povinnosti související s předmětem Smlouvy, protože informace získané na základě odst. 3.4 smlouvy o veřejných službách jsou nezbytné pro výpočet Kompenzace (viz čl. 3 Smlouvy).*

Dotaz č. 29

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 3.5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Nastaveným vzorcem dopravci vzniknou nehrazené, opodstatněné náklady vlivem nezahrnutí poplatků autodopravce za placený vjezd na autobusové nádraží či nákladů na zábor prostoru ploch pro parkování ke zřízení stanoviště NAD. Žádáme, aby Objednatel stanovil mechanismus úhrady takto vzniklých nákladů.“

Odpověď na dotaz č. 29

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že poplatky za placený vjezd na autobusové nádraží či náklady na zábor prostoru ploch pro parkování ke zřízení stanoviště náhradní autobusové dopravy jsou součástí ceny dopravního výkonu. Dodavatel je povinen nacenit tyto položky v rámci Jednotkové ceny za jeden ujetý místový kilometr. Ve zbytku odkazuje zadavatel na odpověď na dotaz č. 12.

Dotaz č. 30

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 3.5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Jak bude Objednatel postupovat, pokud bude skutečný počet míst např. v trolejbusu nebo autobuse jiný, než počet míst uváděný v příložené tabulce jako skutečný počet míst?“

Odpověď na dotaz č. 30

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že pro výpočet odměny za Náhradní dopravu je rozhodující minimální požadovaná kapacita spoje Náhradní dopravy za Vlaky zajištěného tramvajemi (resp. trolejbusy, městskými autobusy), kterou stanoví Pověřená osoba a bude uvedena v platném výlukovém jízdním řádu. Tato hodnota musí být menší nebo rovna součtu skutečných počtů míst všech vozidel, která daný spoj Náhradní dopravy za Vlaky zajišťují. Skutečný počet míst jednotlivých typů vozidel je uveden v tabulce v rámci odst. 3.5 návrhu Smlouvy bez ohledu na to, jaký skutečný počet míst udává např. dopravce, či výrobce uvažovaného vozidla.

Příklad: Pověřená osoba stanovila v platném výlukovém jízdním řádu, že hodnota minimální požadované kapacity u daného tramvajového spoje Náhradní dopravy za Vlaky je 200. Dopravce spoj zajistí dvěma spřaženými tramvajemi typu T6A5, což je v souladu s požadavkem Objednatele, neboť skutečný počet míst dle tabulky v rámci ods. 3.5 je $2 \times 110 = 220$ a to je vyšší než 200. Informace Dopravního podniku města Brna, a.s., že obsaditelnost vozidla T6A5 je 117 míst, případně informace výrobce, že počet míst je 100 až 115 dle konkrétní výrobní varianty vozidla je bezpředmětná (irelevantní). Dopravci (uchazeči) za tento spoj náleží odměna ve výši $200 \times C_{\text{mkm}_{\text{TRAM}}} \times \text{délka spoje}$ v km.

Dotaz č. 31

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 4.2 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Žádáme o vysvětlení písmena „T“ ve vzorci:

T - Se zohledněním všech obdržených a vyplacených provizí a výrobních nákladů vzniklých v souvislosti s výrobou, distribucí a prodejem jízdních dokladů (.....) platných ve Vlacích.

Prodej jízdních dokladů je mj. realizován v železničních stanicích (dle Návrhu smlouvy TPSZ). Jak bude řešena úhrada těchto nákladů, které má drážní dopravce dle tohoto Návrhu smlouvy, přílohy č. 2, povinnost zajistit? Budou tedy náklady na odbavení v železničních stanicích hrazeny zvlášť mimo úhradu kompenzace (tedy budou následně přičítány k tržbám), nebo mají být součástí ceny dopravního výkonu dle požadavku přílohy č. 2 Návrhu smlouvy TPSZ?“

Odpověď na dotaz č. 31

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že náklady na odbavení v železničních stanicích jsou součástí ceny dopravního výkonu. Dodavatel nacení tyto náklady v rámci Jednotkové ceny za jeden místový kilometr.

Dotaz č. 32

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 4.2 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Vztahuje se výčet slevových dokladů uvedených v závorce u definice písmena T k výrobním nákladům vzniklým v souvislosti s výrobou, distribucí a prodejem těchto dokladů a nikoliv k tržbám vzniklým na základě těchto dokladů?“

Odpověď na dotaz č. 32

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že výčet slevových dokladů uvedených v závorce u definice písmena T v odst. 4.2 Smlouvy se vztahuje pouze k provizím a výrobním nákladům, nikoliv k tržbám vzniklým na základě těchto dokladů.

Dotaz č. 33

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 4.3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Pokud by došlo k nastavenému finančnímu toku a pokud Rozhodnutí o přidělení účelové dotace dle Smlouvy o financování regionální dopravy mezi státem a kraji bude mít stejnou formu, jakou má dnes (podmínky pro transfer financí na účet dopravce), s pravděpodobností blížící se jistotě nesplní kraj podmínky Rozhodnutí, tedy poruší zákon o rozpočtových pravidlech. Pokud k porušení dojde a kontrolní orgán to zjistí, je ohrožena Odměna dopravci, kdy je stanoveno v tomto bodě, že „Odměny (celková výše) za prosinec a doplatek za listopad bude uhrazen ve výši stanovené Objednatel v závislosti na jeho možnostech. Jak hodlá Objednatel zajistit plnou úhradu Odměny dopravci za kalendářní rok?“

Odpověď na dotaz č. 33

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že nespatřuje v dané věci z pohledu Dopravce žádné riziko. Ať již bude záloha za prosinec v jakékoliv výši, vždy bude vyúčtována a následně Dopravci uhrazena postupem podle odst. 4.6 a 4.7 návrhu Smlouvy.

Dotaz č. 34

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 4.9 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Objednatel má právo pozastavit platbu Odměny v případě, že Dopravce je v prodlení se splněním kterékoli své povinnosti dle této Smlouvy.“ Žádáme toto ustanovení zcela odstranit, případně stanovit taxativní výčet závažných porušení povinností dopravce, kdy může Objednatel takto postupovat. Zároveň žádáme přesně stanovit období, kdy může Objednatel takto postupovat a v jakém rozsahu, nebo výši, tzn. jaká je minimální délka prodlení, jaká je výše a doba pozastavení výplaty Odměny. Zároveň je oprávnění pozastavení plateb stanoveno ve smlouvě o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK (obecně v čl. XIII odst. 1 a 2). I z uvedené smlouvy

žádáme o odstranění možnosti pozastavení plateb. V obou případech za stávající situace mohou ze strany Objednatele být platby zastaveny i z důvodu marginálního pochybení dopravce. Za jakých podmínek bude platba Odměny obnovena?“

Odpověď na dotaz č. 34

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Na základě výše uvedeného dotazu dodavatele zadavatel mění znění odst. 4.9 návrhu Smlouvy. Odst. 4.9 návrhu Smlouvy zní nově takto:

„4.9 Objednatel má právo pozastavit platbu Odměny v případě, že Dopravce je v prodlení se splněním kterékoli své povinnosti dle této Smlouvy, a to i přes výzvu Objednatele ke splnění této povinnosti v přiměřené lhůtě. Tím není dotčen nárok Objednatele na uplatnění smluvních pokut dle této Smlouvy a jejich započtení vůči Odměně. Objednatel má dále právo pozastavit platbu Odměny v případech stanovených ve Smlouvě o podmínkách přepravy.“

Zadavatel trvá na znění čl. XIII odst. 1 a 2 Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK.

Dotaz č. 35

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 4.11 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Smlouva používá pouze termín „Poplatky za infrastrukturu“. V současné době existuje pouze jeden poplatek za infrastrukturu, a to poplatek za použití železniční dopravní cesty. V budoucnu bude zcela jistě zaveden „Poplatek za použití ostatní infrastruktury“ ze strany SŽDC (staniční poplatek), není známa jeho výše ani konstrukce ceny, z podstaty věci nemůže být součástí poplatku za použití dopravní cesty, přesto bude bezprostředně souviset se zajištěním tohoto ZVS. Budou veškeré infrastrukturní poplatky hrazeny obdobně jako poplatek za užití dopravní cesty?“

Odpověď na dotaz č. 35

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že pojem „Poplatky za infrastrukturu“ je jednoznačně definován v odst. 3.1 návrhu Smlouvy. Takto definované „Poplatky za infrastrukturu“ budou Dopravci hrazeny v souladu s odst. 3.1 návrhu Smlouvy.

Dotaz č. 36

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 4.12 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Z jakého důvodu je částka „bez DPH“?“

Chápe Dopravce správně, že „náklady vznikající Pověřené osobě“, je pouze cena služby dle čl. IV Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK (viz rovněž dotaz č. 137)?“

Odpověď na dotaz č. 36

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu zadavatel uvádí, že dodavatel chápe správně. Pojem „náklady vznikající Pověřené osobě“ v sobě zahrnuje výhradně cenu služeb společnosti KORDIS JMK, a.s. stanovenou v čl. VI Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK. Na základě odst. 4.12 Smlouvy má proto dodavatel nárok pouze úhradu ceny uvedené v předchozí větě.

Zadavatel trvá na úhradě nákladů ve smyslu odst. 4.12 smlouvy o veřejných službách bez DPH. Zadavatel nevidí důvod, aby platil Dopravci náklady včetně DPH, neboť Dopravce by měl mít nárok na odpočet daně na vstupu.

Dotaz č. 37

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 4.13 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Spadají do nákladů na školení, které má hradit dodavatel vozidel, i mzdové náklady školených zaměstnanců Dopravce?“

Odpověď na dotaz č. 37

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že do nákladů na školení podle odst. 4.13 Smlouvy nespadají mzdové náklady školených zaměstnanců Dopravce.

Dotaz č. 38

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 4.13 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„V souvislosti s ustanovením Smlouvy, ... pokud je Dopravce objektivně nebyl schopen i při vynaložení náležité péče předvídat. Dopravce je povinen výši nákladů Objednateli doložit“ Vás žádáme o taxativní vymezení takových nákladů, které lze předpokládat v souvislosti s nasazením jednotek dle bodu 5.7 Smlouvy. Zároveň Vás žádáme o lhůtu a způsob, jakým bude dopravce vznik takových nákladů dokládat. Upřesnění tohoto ustanovení považujeme za důležité pro účely jeho výkladu.“

Odpověď na dotaz č. 38

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že zadavatel není schopen objektivně nepředvídatelné náklady taxativním způsobem vymežit. Lhůtu a způsob, jakým bude Dopravce vznik takových nákladů dokládat, zadavatel rovněž nedokáže vymežit, neboť se tyto skutečnosti mohou lišit v závislosti na charakteru daného nákladu.

Dotaz č. 39

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 4.14 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Toto ustanovení má pravděpodobně představovat vyhrazenou změnu závazku dle ust. § 100 ZZVZ. Dopravce nicméně upozorňuje, že i takováto vyhrazená změna je po formální stránce realizována dodatkem Smlouvy, tedy konsenzem smluvních stran (viz čl. 16.7 Smlouvy) a nejedná se tedy o jednostrannou změnu závazku ze strany Objednatele.

Objednatel sice počítá s možnými změnami právních předpisů, které mají vliv na náklady Dopravce, ale zároveň dopady (navýšení nákladů) uhradí pouze v případě, že se stát nebo příslušné ústřední orgány státní správy zaváží k úhradě těchto navýšených nákladů Dopravci prostřednictvím Objednatele. Pokud nebudou tyto náklady uhrazeny v plné výši nebo vůbec, Objednatel je Dopravci neuhradí (toto je zatím pouze zajištěno i jako budoucí plnění ve Smlouvě státu s kraji na financování regionální dopravy 2020-2034 pouze u poplatku za použití železniční dopravní cesty). Dopravce tak nese plně dopady změn právních předpisů. Žádáme o vysvětlení, jakým konkrétním způsobem bude Objednatel postupovat při uzavírání dodatku Smlouvy v takovém případě, kdy navýšení nákladů nebude kryté státem. Jakýkoli dopravce s přihlédnutím ke svým ekonomickým zájmům, péči řádného hospodáře jeho statutárních orgánů nebude uzavírat takový dodatek, na základě, které by na sebe vzal předmětné státem nepokryté náklady.

Dopravce v této souvislosti upozorňuje na možný rozpor bodu 4.14., poslední věta ZD se se zákonem o účetnictví – vyúčtovány musí být všechny náklady adresně bez ohledu na to, zda případný příspěvek státu na vyvolané náklady skutečné náklady plně kryje či nikoliv.

Dopravce žádá Objednatele o přehodnocení a úpravu tohoto ustanovení ZD ve smyslu výše uvedeného.“

Odpověď na dotaz č. 39

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel trvá na tom, že odst. 4.14 Smlouvy představuje vyhrazenou změnu závazku podle § 100 zákona, u níž jako takové není ze zákona vyžadováno uzavření dodatku ke Smlouvě.

Ve vztahu ke změnám právních předpisů majících vliv na náklady dopravce, u nichž se stát nebo příslušné ústřední orgány státní správy nezaváží k úhradě takto navýšených nákladů, zadavatel uvádí, že ze Smlouvy výslovně nevyplývá, že zadavatel tyto zvýšené náklady nehradí. Konkrétní způsob, jakým budou změny právních předpisů řešeny nelze obecně stanovit. Každá takováto změna právních předpisů bude řešena ad hoc na základě jednání Smluvních stran.

K dodavatelem tvrzenému rozporu se zákonem o účetnictví zadavatel uvádí, že trvá na souladnosti odst. 4.14 smlouvy o veřejných službách s právním řádem České republiky. V předmětném ustanovení Smlouvy zadavatel neuvádí konkrétní způsob, jakým budou finanční prostředky poskytnuty Dopravci, pouze konstatuje, že se tyto finanční prostředky budou promítnuty do plateb Dopravci.

Dotaz č. 40

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 4.16 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Žádáme nahradit slova „smluvní pokutu“ v poslední řádce ustanovení 4.16 smlouvy slovem „újmu“, aby nedošlo k dvojí úhradě spoluúčasti kraje při vzniku škody.“

Odpověď na dotaz č. 40

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že v daném případě má smluvní pokuta charakter paušalizované náhrady škody. K tomu zadavatel doplňuje, že zadavatel v tomto případě uplatní vůči dodavateli smluvní pokutu a není oprávněn vůči němu uplatnit současně i náhradu škody.

Dotaz č. 41

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.1 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Pro případnou porovnatelnost nabídek žádáme stanovit konkrétní „dostatečný“ počet turnusovaných, záložních a pohotovostních souprav nutných dle 5.1 Smlouvy.“

Odpověď na dotaz č. 41

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že stanovení dostatečného počtu turnusovaných souprav, Provozní zálohy nutné podle odst. 5.1 návrhu Smlouvy zadavatel ponechává (s ohledem na jeho vysokou odbornost v dané problematice) na posouzení Dopravce. Počet Pohotovostních souprav je uveden v odst. 5.19 Technických a provozních standardů pro železnici.

Dotaz č. 42

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.2 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Jak bude Objednatel posuzovat po nasazení vozidel v majetku Objednavatele limit 18 % nízkopodlažnosti + WiFi + klimatizace? Bude se tento limit na linkách S2+S3 vztahovat pouze na výkony zbylých vozidel v majetku dopravce k poměru celkových výkonů na linkách S2+S3, nebo k celkovým výkonům realizovaným na linkách S2+S3 realizovaných vozidly ve vlastnictví dopravce? Žádáme o uvedení výpočtového vzorce s modelovým příkladem nasazení vozidel ve vlastnictví Objednatele.“

Odpověď na dotaz č. 42

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že vztah mezi nasazením nových vozidel Objednatele a kvalitou plnění je jasně popsán v odst. 5.2 návrhu Smlouvy. Dosažení minimálního limitu u parametru nízkopodlažnosti, WiFi a klimatizace bude posuzováno pouze u celkových výkonů realizovaných na linkách S2 + S3 vozidly ve vlastnictví Dopravce.

Dotaz č. 43

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.2 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Jak bude Objednatel postupovat v případech nárůstu výkonů v místokm na linkách S2 a S3 (nárůst minimální požadované kapacity, nárůst rozsahu vlkm na základě objednávky) ve vazbě na minimální kvalitativní kritéria? Sníží Objednatel odpovídajícím způsobem procentuální limit?“

Odpověď na dotaz č. 43

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že postup posuzování kvalitativních kritérií v dodavatelem uvedených případech je jasně a srozumitelně popsán v odst. 5.2 návrhu Smlouvy (v jeho druhé pododstavci).

Dotaz č. 44

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.2 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Budou sankce uplatňovány i v případě, kdy dopravce nemůže dodržet minimální kvalitativní kritéria následkem mimořádných událostí nezpůsobených dopravcem? Žádáme Objednatele, aby stanovil liberační důvody a uvedl též lhůtu k odstranění neplnění minimálních kvalitativních kritérií.“

Odpověď na dotaz č. 44

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že v případě, kdy Dopravce nemůže dodržet minimální kvalitativní kritéria následkem mimořádných událostí nezpůsobených Dopravcem, nebudou sankce uplatňovány.

Zadavatel obecně v návrhu Smlouvy stanovil, že smluvní pokuty nebudou uplatňovány v případech, kdy porušení povinnosti bylo způsobeno okolnostmi vylučujícími protiprávnost ve smyslu § 2913 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Dotaz č. 45

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Je novým drážním vozidlem myšleno vozidlo identifikovatelné jedinečným číslem vozu?“

Odpověď na dotaz č. 45

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že novým drážním vozidlem je myšleno vozidlo identifikovatelné jedinečným číslem vozu.

Dotaz č. 46

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Jaký bude postup při nasazení nového typu vozu/vozů, který dosud nebyl provozován – je dostačující povinnost dle 5.5?“

Odpověď na dotaz č. 46

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že v souvislosti s nasazením nového vozu/vozů, které nebyly dosud provozovány, je dodavatel povinen splnit povinnost podle odst. 5.5 návrhu Smlouvy a současně i povinnosti stanovené v odst. 5.18 Technických a provozních standardů pro železnici (Příloha č. 3 návrhu Smlouvy).

Dotaz č. 47

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.7 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Žádáme o bližší specifikaci parametrů smluvního vztahu k užívání nových elektrických jednotek mezi Dopravcem a Objednatelem. Případně žádáme o potvrzení, že veškeré práva a povinnosti Objednatele a Dopravce související s užíváním nových elektrických jednotek obsahuje Příloha č. 8 smlouvy.“

Odpověď na dotaz č. 47

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že Příloha č. 8 návrhu Smlouvy neobsahuje veškerá práva a povinnosti Objednatele a Dopravce související s užíváním nových elektrických jednotek. K tomu dodavatele dodává, že v současné době není schopen veškerá práva a povinnosti Objednatele a Dopravce související s užíváním nových elektrických jednotek určit (mj. i s ohledem na stav veřejné zakázky na pořízení nových kolejových vozidel).

Dotaz č. 48

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Může dopravce použít soupravy nasazené na výkony mimo tuto smlouvu i na výkony pro Objednatele zejména v případě mimořádností nebo přerušení provozu?“

Odpověď na dotaz č. 48

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že všechna vozidla použitá pro plnění Smlouvy musí být certifikována a předem nahlášena Pověřené osobě. Výjimku z tohoto pravidla tvoří vozidla náhradní dopravy a vozidla železniční dopravy použitá v případě mimořádných událostí.

Zadavatel ve smyslu předchozí odstavce upravil Technické a provozní standardy pro železnici (Příloha č. 3 návrhu Smlouvy).

Dotaz č. 49

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 6.3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Při analýze Rámcového JŘ jsme se zabývali pobyty pro nástup a výstup cestujících, eventuálně jízdními dobami, časy na obraty souprav, přestupy ve stanicích (přípoj x nepřipoj) či dalšími parametry. Z Rámcových JŘ lze za všechny příklady uvést nanejvýš půlminutový pobyt vlaku Sp 1973 ve stanici Blansko, jízdní dobu vlaku Os 4640 na úseku Brno hl. n. – Tišnov (též vazba na Smlouvu, příl. 3, TPSŽ, bod 5.20). Jedná se též o situace, kdy lze realizovat trasu, avšak ve výchozí či cílové stanici nelze přistavit/odstavit soupravu. Žádáme o úpravu Rámcových JŘ tak, aby byl návrh jízdního řádu schválen ze strany SŽDC a při případné realizaci jízdního řádu nedocházelo k provozním obtížím.“

Odpověď na dotaz č. 49

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že Rámcové jízdní řády jsou primárně určeny k nacenění nabídky a zadavatel pro tento účel na jejich znění trvá. Dodavatel nacení Rámcové jízdní řády.

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že v dodavatelem uvedených případech budou Smluvní strany jednat o úpravě Objednávky.

Dotaz č. 50

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 6.3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Jak přesně je definován dostatečný časový předstih pro zpracování Objednávky jízdního řádu dopravcem a kdo jej určí?“

Odpověď na dotaz č. 50

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Na základě výše uvedeného dotazu dodavatele zadavatel definuje pojem „dostatečný časový předstih pro zpracování Objednávky jízdního řádu Dopravcem“ jako nejméně 30 dnů před termínem Dopravce vůči Provozovateli dráhy dle Prohlášení o dráze.

Na základě tohoto dotazu zadavatel upravit odst. 6.3 návrhu Smlouvy.

Dotaz č. 51

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 6.3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Dopravce do smluvního vztahu vstupuje s množinou kolejových vozidel, která si vyčlenil po zpracování Rámcových JŘ. Jak bude postupováno v případech, kdy během přípravy jízdního řádu nelze vyhovět objednavce z důvodů na straně provozovatele dráhy, přičemž možnosti nabízené provozovatelem dráhy, resp. pokyny Objednatele, vedou k nárůstu turnusové potřeby, změně struktury vozidlového parku či nárůstu provozních nákladů dopravce? Příklady:

- a) *provozovatel dráhy zapracuje do jízdních dob přírážky z důvodu předpokládaných pomalých jízd, což sníží dobu na obrát vozidla pod technologicky přípustnou mez*
- b) *vlak lze realizovat za cenu rozdělení trasy na dvě či více částí vč. oddělení vozby*
- c) *staniční technologie ve vazbě její na technické parametry neumožní přistavení nebo odstavení soupravy, vč. odstavení v nočních hodinách*
- d) *staniční technologie vyžaduje přistavení / odstavení soupravy za dobu kratší, než jsou technologické možnosti soupravy či vozidla*
- e) *rámcové jízdní řády neberou v úvahu trasování vlaků jiných dopravců nebo Objednatelů*

Odpověď na dotaz č. 51

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že v dodavatelem uvedených případech budou Smluvní strany jednat o úpravě Objednávky. K bodu b) však zadavatel uvádí, že rozdělení trasy na dvě části v žel. stanici Brno – hlavní nádraží je přípustné vždy, pokud je to technologicky možné.

Dotaz č. 52

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 6.5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Jak Objednatel definuje dostatečný čas ke sdělení od zjištění, že nelze uspokojit všechny uplatněné požadavky na přidělení kapacity?“

Odpověď na dotaz č. 52

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že pojem „sdělení informací v dostatečném čase a rozsahu tak, aby Objednatel měl k dispozici dostatečný čas na reakci a vytvoření dostatečných podkladů pro rozhodování“ ve smyslu odst. 6.5 návrhu Smlouvy znamená sdělení těchto informací bezodkladně poté, co byl Dopravce informován o tom, že není možné uspokojit všechny uplatněné požadavky na přidělení kapacity dopravní cesty.

Dotaz č. 53

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 6.7 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Jsou též důvody uvedené ve vyhlášce č. 76/2017, § 4), odst. 1 a 3 liberačními důvody ve smyslu tohoto ustanovení?“

Odpověď na dotaz č. 53

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že trvá na znění odst. 6.7 Smlouvy, na základě něhož se dodavatel může z povinnosti uhradit smluvní pokutu liberovat pouze na základě okolností vylučujících odpovědnost ve smyslu § 2913 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění

pozdějších předpisů. Na základě důvodů uvedených v § 4 odst. 1 a 3 vyhlášky č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb, se dodavatel může z uvedené povinnosti liberovat pouze za předpokladu současného naplnění znaků okolností vylučujících odpovědnost uvedených v § 2913 odst. 2 občanského zákoníku.

Dotaz č. 54

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 6.8 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„S ohledem na notifikaci Objednatele žádáme o potvrzení, že v případě zahájení provozu v cizím státě se jedná pouze o Slovensko. V případě zajištění provozu na území dalších zemí tento požadavek neodpovídá notifikaci Objednatele a 15 měsíců pro zajištění veškerých souvisejících veřejnoprávních povolení považujeme za nedostatečné.“

Odpověď na dotaz č. 54

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel potvrzuje, že v případě zahájení provozu v cizím státě se jedná pouze o Slovensko.

Dotaz č. 55

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 7.1 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Ponese Objednatel případné náklady spojené se změnou objednávky, které budou dopravci případně účtovány ze strany SŽDC v souvislosti s tím, že Objednatel předpokládá uzavření rámcové smlouvy mezi SŽDC a Dopravcem?“

Odpověď na dotaz č. 55

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že Objednatel ponese případné náklady spojené se změnou Objednávky, které budou Dopravci případně účtovány ze strany SŽDC, jak vyplývá z odst. 3.1 návrhu Smlouvy.

Zadavatel v tomto smyslu upravit návrh Smlouvy.

Dotaz č. 56

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 7.3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Který termín zveřejnění změn jízdního řádu v zákoně o dráhách je míněn? Termíny vyhlášení změn a k tomu návazné termíny pro podávání žádostí jsou uvedeny, v souladu se zák. 266/1994 Sb. v Prohlášení o dráze. Jsou dotčeným ustanovením míněny termíny zveřejněné v Prohlášení o dráze pro přípravu příslušného JŘ?“

Odpověď na dotaz č. 56

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že Objednatel je oprávněn požadovat změny v rozsahu plnění dle Smlouvy v kterémkoliv změnovém termínu předvídaném zákonem o dráhách nebo v Prohlášení o dráze.

Dotaz č. 57

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 7.6 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Zadávací podmínky respektují pouze rozsah výkonů dle Rámcových JŘ. Jakým způsobem budou hrazeny Sv a Lv jízdy vyvolané konstrukcí GVD dle předloženého jízdního řádu?“

Odpověď na dotaz č. 57

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že náklady na Sv a Lv jízdy vyvolané konstrukcí GVD dle předloženého jízdního řádu nebudou Dopravci hrazeny. Dodavatel nacení tyto náklady do Jednotkové ceny za místový kilometr.

Dotaz č. 58

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 8.2 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Žádáme do dokumentů zadávací dokumentace doplnění přílohy č. 4 dokumentu Garance návazností v IDS JMK, na kterou se Smlouva odkazuje.“

Odpověď na dotaz č. 58

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že dokument Garance návazností v IDS JMK není relevantní pro zpracování nabídky. Zadavatel trvá na tom, že tento dokument bude poskytnut až vybranému dodavateli před uzavřením Smlouvy.

Dotaz č. 59

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 9.1 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„ Jelikož Dopravce bude stranou smlouvy se zákazníkem, považuje za vhodnější, aby mezi dopravcem a Objednatelem docházelo k postupování pohledávek. V opačném případě se může stát, že náklady na vymáhání pohledávky ponese dopravce. Pouhé zmocnění Objednatele k vymáhání pohledávek za cestujícími nezakládá nárok Objednatele na tyto pohledávky, což by dle Dopravce mělo být účelem tohoto ustanovení.

Žádáme o úpravu tohoto ustanovení Smlouvy ve smyslu výše uvedeného.“

Odpověď na dotaz č. 59

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že trvá na znění odst. 9.1 Smlouvy. Výše uvedené zmocnění zadavatele k vymáhání pohledávek je z pohledu zadavatele dostatečné, neboť to, komu náleží finanční prostředky vybrané v souvislosti provedenou přepravní kontrolou, upravují Technické a provozní standardy pro železnici (příloha č. 3 návrhu Smlouvy).

Dotaz č. 60

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 9.5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Jedná se v případě kontrolního průkazu o průkaz vydávaný dopravcem, Objednatelem, nebo třetí osobou?

Žádáme o konkrétní odůvodnění, případně o přehodnocení požadavku ke vstupu na stanoviště strojvedoucího během pobytu Vlaku ve Stanici (Zastávce).

Ke vstupu kontrolního orgánu Objednatele na stanoviště strojvedoucího je nutný souhlas dopravce s ohledem na bezpečnost drážní dopravy.“

Odpověď na dotaz č. 60

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že kontrolní průkaz vydává Objednatel nebo Pověřená osoba.

Požadavek na vstup na stanoviště strojvedoucího je dán např. potřebou interní komunikace se strojvedoucím mimo dosah veřejnosti, mimořádného hlášení pro cestující osobou provádějící kontrolu, prověření správnosti nastavení informačních zařízení, prověření vybavení a funkčnosti odbavovacího a kontrolního zařízení, zodpovězení dotazu, apod.

Zadavatel omezil stanovený požadavek ke vstupu na stanoviště strojvedoucího během pobytu Vlaku ve Stanici (Zastávce) pouze na ty Vlaky, v nichž není Vlakový doprovod.

Zadavatel na základě dotazu dodavatele upravil odst. 9.5 návrhu Smlouvy.

Dotaz č. 61

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 10.3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Žádáme Objednatele o potvrzení, že Dopravci neodepře vyhlásit a/nebo užívat tarif požadovaný na základě právních předpisů, zejména se jedná o zamýšlený Národní tarif.“

Odpověď na dotaz č. 61

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel potvrzuje, že Dopravci neodepře vyhlásit a/nebo užívat tarif požadovaný na základě právních předpisů, zejm. zamýšlený Národní tarif.

K tomu zadavatel dodává, že bez souhlasu nebo požadavku Objednatele Dopravce nemá právo vyhlásit na Vlacích objednávaných dle Smlouvy jiný tarif než Tarif IDS JMK. Pokud by došlo legislativou České republiky k nařízení platnosti dalšího tarifu, bude toto Objednatel respektovat a odpovídajícím způsobem platné tarify upraví.

Dotaz č. 62

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 10.4 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

*„Žádáme Objednatele o doplnění textu s ohledem na to, že výměr Ministerstva financí není právním předpisem, ale správním rozhodnutím: „Dopravce má právo odmítnout vyhlášení tarifů a Smluvních přepravních podmínek požadovaných Objednatelem či Pověřenou osobou **zejména, pokud** by byly v rozporu s platnými právními předpisy, **nebo** správními akty orgánů veřejné moci, a to zejména výměrem Ministerstva financí ČR, kterým se vydává...“*

Odpověď na dotaz č. 62

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že trvá na znění odst. 10.4 Smlouvy, neboť výměr Ministerstva financí má z pohledu zadavatele charakter právního předpisu. Ke stejnému názoru dospěl rovněž Nejvyšší správní soud ve svém usnesení ze dne 06.08.2010, č. j. 2 Ao 3/2010-55.

Dotaz č. 63

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 11.3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Upozorňujeme Objednatele, že SŽDC v současnosti s žádným subjektem rámcovou dohodu neuzavírá. Aktuální znění Prohlášení o dráze na r. 2019 uzavírání rámcových smluv neumožňuje. Nepředpokládáme, že se SŽDC od této praxe bude odchylovat. Žádáme, aby Objednatel bod 11.3 Smlouvy odstranil.“

Odpověď na dotaz č. 63

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že trvá na znění odst. 11.3 návrhu Smlouvy.

Dotaz č. 64

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 12.1 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Dopravce žádá, aby text uvedeného ustanovení Smlouvy byl zcela vypuštěn, jelikož není možné, aby veškeré informace, které se Objednatel v průběhu plnění Smlouvy od Dopravce dozví, nebyly obchodním tajemstvím.“

Odpověď na dotaz č. 64

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že trvá na znění odst. 12.1 Smlouvy. Zadavateli nejsou známy informace získané při plnění povinností dle Smlouvy a v souvislosti s ní, které by naplňovaly znaky obchodního tajemství podle § 504 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, a navíc zadavatel není oprávněn poskytovat tyto informace libovolně dle vlastního uvážení, ale pouze v rozsahu přípustném příslušnými právními předpisy.

Dotaz č. 65

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 13.1 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Žádáme Objednatele o potvrzení, že se jedná o prodlužování závazku na základě vyhrazené změny závazku dle ust. 100 ZZVZ a nikoli o prodloužení na základě ust. čl. 4 odst. 4 nařízení (ES) č. 1370/2007.“

Odpověď na dotaz č. 65

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že prodlužování závazku ze Smlouvy uvedené v odst. 13.1 Smlouvy představuje vyhrazenou změnu závazku ve smyslu § 100 zákona a nikoliv prodloužení závazku ze smlouvy o veřejných službách podle čl. 4 odst. 4 Nařízení.

Dotaz č. 66

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 13.1 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Doba plnění závazku je stanovena na 3 roky s možným prodloužením až na 6 let. Z toho však není jasné jakým způsobem provádět naceňování, tzn. kolikaletý má být sestaven finanční model, zda 3-letý nebo 6-letý. Tato informace je nezbytná, protože jde o zásadní vstupní informaci pro sestavení výchozího finančního modelu a výchozího modelu provozních aktiv. Prosíme tedy o sdělení Objednatele, pro jaké období sestavit finanční model.“

Odpověď na dotaz č. 66

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že v odst. 9.7 dokumentace nabídkového řízení jednoznačně stanovil, že nepožaduje předložení finančního modelu podle vyhlášky č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace. Pro úplnost zadavatele dodává, že tento postup je plně v souladu s § 23 odst. 4 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZVS“). Dodavatel by měl při nacenění nabídky zohlednit případná rizika plynoucí z možného prodloužení Smlouvy.

Dotaz č. 67

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 13.6 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Jaká je výpovědní doba v ostatních výpovědních případech (viz čl. 13.7)? Smlouva dle našeho názoru další výpovědní důvod neupravuje, a proto jej žádáme vypustit.“

Odpověď na dotaz č. 67

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Na základě výše uvedeného dotazu dodavatele zadavatel mění znění odst. 13.7 Smlouvy. Odst. 13.7 Smlouvy nově zní takto:

„13.7 Dopravce nemůže Smlouvu vypovědět.“

Dotaz č. 68

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 16.14 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Bude celý rozsah plánované náhradní dopravy zajišťován prostřednictvím Objednatele (viz příloha č. 7)?“

Odpověď na dotaz č. 68

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že náhradní dopravu je povinen zajistit Dopravce, nikoliv Objednatel. Příloha č. 7 návrhu Smlouvy bude použita v případě, kdy bude náhradní doprava na pokyn Objednatele zajišťována prodloužením vybraných spojů regionálních autobusových linek IDS JMK či zařazením nových spojů do regionálních autobusových linek IDS JMK.

Zadavatel rovněž upravil návrh Smlouvy.

Dotaz č. 69

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 16.5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Žádáme určitým způsobem stanovit, co si Objednatel představuje pod pojmem dostatečný časový předstih.“

Odpověď na dotaz č. 69

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že pojem „dostatečný časový předstih“ ve smyslu odst. 16.5 návrhu Smlouvy nelze obecně definovat. Význam tohoto pojmu se může lišit v závislosti na okolnostech konkrétního případu. Daný pojem je třeba vykládat v jednotlivých případech ad hoc.

Dotaz č. 70

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 16.7 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Doporučujeme doplnit, že se má rovněž jednat o listinnou podobu dodatku.“

Odpověď na dotaz č. 70

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Na základě výše uvedeného dotazu dodavatele zadavatel mění odst. 16.7 návrhu Smlouvy.

Dotaz č. 71

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 16.13 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě v tomto znění:

„Dopravce žádá úpravu uvedeného ustanovení Smlouvy dle účinného znění zákona č. 340/2015 Sb. (zákon o registru smluv), tj. aby Smlouva nebyla zveřejněna v registru smluv, pokud se na dopravce bude vztahovat výjimka dle § 3 odst. 2 písm. h) zákona o registru smluv. Dopravce může být emitentem dluhopisů a jakékoliv zveřejnění Smlouvy mu může způsobit škodu. Účinnost Smlouvy by měla být vázána pouze na její podpis. Ze stejného důvodu žádáme změnu příslušného ustanovení Smlouvy o podmínkách přepravy (viz dotaz č. 145).“

Odpověď na dotaz č. 71

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel trvá na znění odst. 16.13 Smlouvy, tzn., že trvá na nabytí účinnosti Smlouvy uveřejněním v registru smluv. Pro úplnost zadavatel uvádí, že tento postup připouští i důvodová zpráva k zákonu.

Dotaz č. 72

Zadavatel obdržel dotaz k Příloze č. 1 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Rámcové jízdní řády v tomto znění:

„a. Potvrdil realizovatelnost Rámcových JŘ provozovatel dráhy? Bude Objednatel nad rámec nabídkové ceny hradit vícenáklady spojené se změnou Rámcového JŘ po prokázání jeho nerealizovatelnosti (např. nasazení soupravy, nebo personálu navíc)?

b. Žádáme Objednavatele o opravu chyb v kilometrických vzdálenostech oproti skutečné stavební délce tratí (např. Veselí nad Moravou – Uherský Ostroh v zadávací dokumentaci je 5,4 km, správná délka činí 4,1 km).

c. U linky S2 – u minimálních kapacit některých vlaků je uvedena poznámka „po realizaci Boskovické spojky zvýšení požadavku“. Jakým způsobem má Dopravce tuto informaci zahrnout do nabídky? Rámcový JŘ linky S2 po realizaci Boskovické spojky není součástí ZD.

d. U linky S3 – ve stavu platném po modernizaci a elektrizaci úseků Šakvice – Hustopeče u Brna a Hrušovany u Brna – Židlochovice nejsou uvedeny minimální požadované kapacity. Jakým způsobem má Dopravce tuto informaci zahrnout do nabídky?

e. *Žádá Objednavatel, aby i dne 31. 12. režim dopravy vedený na linkách S2, S3, S6+R56 byl jako v běžný pracovní den?*

Znamená např. objednávání dopravy ze strany Objednatele na území Zlínského kraje, že v úseku Bylnice - Bojkovice linky S6+R56 definované Objednatelem bude platný pouze Tarif IDS JMK a SPP IDS JMK (přestože tyto tarifní zóny nejsou vymezeny v TPSŽ), pokud nebude Objednatelem odsouhlasený Jiný tarif?“

Odpověď na dotaz č. 72

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K bodu a) zadavatel uvádí, že Rámcové jízdní řády slouží primárně k nacenění nabídek. Dodavatel nacení Rámcové jízdní řády. Realizovatelnost Rámcových jízdních řádů nepotvrdil Provozovatel dráhy. Objednatel nebude nad rámec nabídkové ceny hradit vícenáklady spojené se změnou Rámcového jízdního řádu po prokázání jeho nerealizovatelnosti.

Ve vztahu k bodu b) zadavatel opravuje kilometrickou vzdálenost trati Veselí nad Moravou - Uherský Ostroh na 4,1 km. Zároveň zadavatel upravuje znění odst. 3.12 návrhu Smlouvy. Odst. 3.12 návrhu Smlouvy zní nově takto:

„3.12 Pro určení skutečně ujetých vzdáleností jsou rozhodující údaje Provozovatele dráhy, nevyplývají-li tyto údaje z Rámcových jízdních řádů.“

K bodu c) zadavatel uvádí, že v souvislosti s dotazem dodavatele upravuje Rámcové jízdní řády. Změny v Rámcových jízdních řádech jsou označeny podbarvením.

K bodu d) zadavatel uvádí, že v souvislosti s dotazem dodavatele upravuje Rámcové jízdní řády. Změny v Rámcových jízdních řádech jsou označeny podbarvením.

K bodu e) zadavatel uvádí, že dodavatel nacení nabídku podle Rámcových jízdních řádů.

K poslednímu bodu tohoto dotazu zadavatel uvádí, že úvaha dodavatele je správná, tedy při objednávání dopravy ze strany Objednatele na území Zlínského kraje bude v úseku Bylnice - Bojkovice linky S6+R56 definované Objednatelem platný pouze Tarif IDS JMK a SPPO IDS JMK (přestože tyto tarifní zóny nejsou vymezeny v TPSŽ), pokud nebude Objednatelem odsouhlasený Jiný tarif.

Dotaz č. 73

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 3.2 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Jaká je předpokládaná periodicitu, množství a formáty jízdních řádů vlakových linek, které má dopravce tisknout?“

Jaká je předpokládaná periodicitu, množství a formáty jízdních řádů autobusových linek, které má dopravce tisknout?“

Zveřejňují se jízdní řády vlakových linek a autobusových linek do ploch (klaprámů) požadovaných Objednatelem v příl. 2 TPSŽ, nebo do jiných (dalších) v TPSŽ neurčených ploch?“

Odpověď na dotaz č. 73

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že periodičita jízdních řádů je shodná se stávajícím stavem včetně potřebné obnovy v průběhu platnosti a výlepu jízdních řádů při výlukách. Formát a rozsah je zveřejněn na webu www.idsjmk.cz. Pro umístění jízdních řádů není dovoleno využít informační plochy určené pro informace o IDS JMK, je nutné počítat s dalším vývěsním prostorem (případně tyto plochy rozšířit). Rozsah jízdních řádů se bude lišit dle konkrétní Zastávky. Zadavatel doporučuje, ale nevyžaduje, pro umístění jízdních řádů využít samostatnou vývěsku.

Dotaz č. 74

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 3.2 až čl. 3.4 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Jak bude Objednavatel postupovat vůči dopravci, nepovolí-li vlastník nemovitosti umístění klaprámů, loga, apod.?”

Dopravce nedisponuje vhodnými plochami na zastávkách pro výlep JŘ a umístění vitrín. Bude povinnost splněna, pokud dopravce prokáže, že vyvinul rozumně požadovatelné úsilí pro splnění této povinnosti? Stejný dotaz máme pro bod 3.4 a umístění informačních tabulí.

Článek 3.3. Informační materiály – Jsou klaprámy na nástupiště již zahrnuty do souhrnných počtů klaprámů uvedených pro jednotlivé stanice v příl. 2 TPSŽ, nebo se jedná o další dodatečné plochy v TPSŽ neuvedené?

Co je přesně míněno nástupištěm? Jedná se o ostrovní nástupiště? Je za samostatné nástupiště považována i nástupní hrana na 2kolejné trati?

Ve výpravních budovách nebo prodejních místech stanovených zastávek je dopravce povinen zajistit umístění aspoň jednoho zařízení určeného pro umístění minimálně 8 druhů tištěných informačních materiálů dodávaných KORDIS. Zařízení k umístění materiálů pořizuje dopravce. Jaká je cena jednoho kusu? Jaké jsou rozměry, technická specifikace a požadovaný způsob instalace předmětného zařízení pro umístění letáků?”

Odpověď na dotaz č. 74

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí následující. Pokud Dopravce prokáže, že vůči Provozovateli dráhy vyvinul dostatečné úsilí a ten ani za úplaty realizaci některých požadavků uvedených v odst. 3.2 až 3.4 návrhu Smlouvy neumožnil, považuje se to za zásah vyšší moci a Dopravci za neplnění požadavků nebudou udělovány sankce. Pokud by však v průběhu plnění zakázky Provozovatel dráhy změnil názor, je Dopravce povinen požadavky odst. 3.2 až 3.4 návrhu Smlouvy pod hrozbou sankce splnit.

Klaprámy uvedené v odst. 3.3 návrhu Smlouvy, resp. v příloze 2 Technických a provozních standardů pro železnici, zahrnují všechny klaprámy v dané Zastávce včetně nástupišť. Stav přibližně odpovídá stávajícím počtům. Za nástupiště se považuje zpevněná plocha o výšce minimálně 30 cm nad temenem kolejnice, která umožňuje umístění informační plochy.

Zařízení předpokládá umístění zařízení obdobného jako v přiložené fotodokumentaci. Pořízení zařízení a jeho zabezpečení před případnou krádeží je povinen zabezpečit Dopravce.



Dotaz č. 75

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 3.2 až čl. 3.7 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Řada požadavků uváděných v dotčených bodech je realizována výhradně prostřednictvím provozovatele dráhy a je současně i v rozporu s vyhl. č. 173/1995 Sb. v platném znění (povinné údaje vlaku v informacích pro cestující). Žádáme přehodnocení těchto požadavků a k nim navazujícího sankčního systému, pokud provozovatel dráhy uvedené požadavky, uplatněné dopravcem v rozsahu požadavků Objednatele, odmítne akceptovat a realizovat.“

Odpověď na dotaz č. 75

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že znění odst. 3.2 a 3.3 návrhu Smlouvy považuje za souladné s právním řádem České republiky, neboť se jedná o doplňující informace.

K odst. 3.4 návrhu Smlouvy zadavatel uvádí, že Dopravce se buď dohodne s Provozovatelem dráhy, nebo se s Pověřenou osobou dohodne na jiném alternativním řešení.

K odst. 3.5 a 3.6 a 3.7 návrhu Smlouvy zadavatel uvádí, že Dopravce má povinnost požadavky v těchto odstavcích uvedené prokazatelně požadovat pro Provozovatele dráhy, evidovat a na vyžádání Objednatele dokládat. Sankce jsou udělovány za porušení povinnosti tyto požadavky na Provozovatele dráhy vznášet, nikoli za to, že je Provozovatel dráhy neplní. Cílem požadavků odst. 3.7 návrhu Smlouvy

je sjednotit postoj Dopravce a Objednatele s cílem vyvinout tlak na Provozovatele dráhy a další složky, aby napravil zastaralý a nevyhovující systém vizuálních informací.

Dotaz č. 76

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 3.5 a čl. 3.6 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Bude případné (dnes neznámé) náklady vyúčtované ze strany SŽDC za požadavky dle bodu 3 TPSŽ Objednatel zvlášť hradit? Tento dotaz je spojen se všemi povinnostmi požadovat něco po provozovateli dráhy a případnými náklady, které by byly za to účtovány.“

Odpověď na dotaz č. 76

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že náklady vyúčtované ze strany SŽDC za požadavky podle bodu 3 Technických a provozních standardů na železnici budou Objednatелеm hrazeny pouze případě, že se jedná o stávající i v budoucnu zavedené poplatky stanovené Prohlášením o dráze vydaným Provozovatelem dráhy v souladu s odst. 3.1 návrhu Smlouvy.

Dotaz č. 77

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 3.7 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Souhrn informací vyžadovaných pro zveřejnění odjezdů a příjezdů vlaků je v rozporu s vyhláškou č. 173/1995 Sb. Žádáme uvedení do souladu s touto vyhláškou.“

Odpověď na dotaz č. 77

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že trvá na souladnosti odst. 3.7 návrhu Smlouvy s právním řádem České republiky. Ve zbytku zadavatel odkazuje na odpověď na dotaz č. 75.

Dotaz č. 78

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 3.8 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Požadavky v těchto odstavcích jsou v rozporu se „Směrnicí SŽDC č. 100 pro poskytování informací cestujícím ve stanicích prostřednictvím provozovatele dráhy“, legislativou UIC, EK (TAF/TAP TSI). Žádáme uvedení do souladu s těmito předpisy.“

Odpověď na dotaz č. 78

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel trvá na tom, že požadavky uvedené v odst. 3.7 a 3.8 návrhu Smlouvy nejsou v rozporu s mezinárodně uznávanými standardy. Odst. 3.7 a 3.8 návrhu Smlouvy zavazují Dopravce postupovat v souladu s požadavky Objednatele a vyvíjet tlak na modernizaci nevyhovujících informačních systémů provozovaných SŽDC.

Dotaz č. 79

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 4 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Žádá Objednatel souběžnou existenci standardní podoby jízdních řádů zpracovaných provozovatelem dráhy a zveřejňovaných dle vyhl. 173/1995 Sb. v platném znění a jízdních řádů podle bodu 4 TPSŽ?“

Odpověď na dotaz č. 79

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že při komunikaci s veřejností hodlá stejně jako dosud pracovat výhradně s jízdními řády dle vzoru IDS JMK. Po Dopravci nepožaduje, aby vytvářel jiné jízdní řády. Pokud to však plyne z platné legislativy, musí samozřejmě Dopravce tyto povinnosti plnit.

Dotaz č. 80

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.3 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Dopravce se zavazuje splnit jakýkoli požadavek Objednatele na jízdní řád, přičemž pro jízdní řád jsou vyloučeny odchylky od Rámcového JŘ z důvodů na straně dopravce. Objednatel může požadavky v průběhu plnění smlouvy měnit (např. zkrátit jízdní dobu). Vyvozuje dopravce správně, že Objednavatel může libovolně určovat, případně je Rámcovým JŘ průběžně měnit, bez ohledu na skutečné možnosti nasazované techniky a tím začít pokutovat dopravce dle sazebníku pokut nebo aplikovat bod 4.9 smlouvy?“

Odpověď na dotaz č. 80

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Ve vztahu k výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel odkazuje na odst. 7.1 návrhu Smlouvy, kde je uvedeno, že „Objednatel je oprávněn požadovat po Dopravci změnu plnění Závazku veřejné služby proti původně sjednanému plnění odpovídajícímu dokumentaci Nabídkového řízení platné pro Nabídkové řízení za předpokladu, že nedojde k navýšení potřeby počtu vozidel nutných k zajištění změněného plnění Závazku veřejné služby či ke změně skladby vozidlového parku Dopravce, pokud se Objednatel s Dopravcem nedohodnou jinak“.

Zadavatel dále odkazuje na Rámcové jízdní řády a odst. 5.20 Technických a provozních standardů pro železnici.

Dotaz č. 81

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.5 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Rozumí Dopravce správně, že všechny vlaky objednané na základě tohoto nabídkového řízení budou v celé své trase objednány Objednatelem? Cílem tohoto dotazu je prověřit, zda nemůže být vznesen požadavek dalšího Objednatele na odlišné označení vlaku/soupravy.“

Odpověď na dotaz č. 81

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že všechny vlaky v celém rozsahu nabídkového řízení budou objednány Objednatelem. Pokud vznikne potřeba jiného nebo duálního označení, projedná jiný objednatel toto s Objednatelem a ten příslušné úpravy dohodne s Dopravcem.

Dotaz č. 82

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.6 a čl. 5.8 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Jak bude Objednavatelem postupováno, když požadavky v těchto odstavcích budou v rozporu se standardy ITC a předpisy UIC, případně právními normami obecně (např. TAF/TAP TSI)?“

Odpověď na dotaz č. 82

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel trvá na tom, že požadavky dané uvedenými odstavci Technických a provozních standardů pro železnici jsou stanoveny v souladu s platnou legislativou. Objednatel platnou legislativu dodrží. V případě, že Dopravce vyhodnotí, že jsou požadavky zadavatele v rozporu s platnou legislativou, zadavatel předpokládá, že Dopravce na tuto skutečnost zadavatele upozorní s uvedením přesné specifikace ustanovení, které zadavatel svými požadavky porušuje.

Dotaz č. 83

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.9 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Je povinnosti vztahující se ke klaprámům nutno plnit i v záložních a pohotovostních soupravách“

Odpověď na dotaz č. 83

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že výměna obsahu klaprámů musí být zajištěna tak, aby na trať nevyjelo vozidlo s neplatnými informacemi.

Dotaz č. 84

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.13 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Dopravce žádá objasnit definici „rychlost LTE“?“

Odpověď na dotaz č. 84

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že pojem „rychlost LTE“ je běžně užívaným pojmem, jehož význam je dodavatelům obecně známý.

K tomu zadavatel dále uvádí, že požadavkem na rychlost LTE se rozumí, že Dopravce bude mít uzavřenu smlouvu s operátorem umožňující využití služby LTE, případně jiné rychlejší služby, musí mít pro rychlost LTE nastavena všechna zařízení a současně se musí touto službou připojovat k mobilní síti, pokud je služba LTE dostupná. Pokud dostupná není, pak musí využít jiné dostupné připojení.

Dotaz č. 85

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.14 a čl. 5.15 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Žádáme, aby Objednatel odstranil povinnosti úklidu strojvedoucím během jízdy. V případě, kdy je strojvedoucí jediný z personálu dopravce, jedná se o nerealizovatelný požadavek.

Žádáme, aby body 5.14. a 5.15. byly upraveny tak, aby bylo možné úklid a údržbu provádět řádně, zejména v obrátových stanicích a/nebo dle plánu úklidu dopravce. Odstranění graffiti do 72 hodin (a tedy i „neprodleně“) není reálné. Odpadkový koš může být přeplněn za 5 minut a není tedy reálné zajistit, aby nebyl nikdy žádný přeplněn. Totéž platí o mýdle a toaletním papíře.“

Odpověď na dotaz č. 85

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že v odst. 5.14 návrhu Smlouvy není požadován úklid vozidla strojvedoucím během jízdy. Je požadován úklid neprodlený, což znamená nejdříve, jak budou splněny činnosti s vyšší prioritou – např. vedení vlaku, odbavení vlaku či cestujících.

Ve vztahu k odstraňování graffiti zadavatel trvá na stanoveném požadavku.

Dotaz č. 86

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.18 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Kolik bude nutno pověřené osobě rezervovat dnů na proces prohlídky jednotlivých vozidel a vystavení certifikátu? Nevylučuje proces v bodě 5.18. přepravu cestujících ve vozidlech vlaků vyšší kvality nebo záložních vozidel vlaků dálkové dopravy při operativních náhradách při mimořádnostech?“

Odpověď na dotaz č. 86

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že proces prohlídky podle odst. 5.18 Technických a provozních standardů na železnici se bude odvíjet od dostupnosti vozidel v depu nebo na trase. Doba potřebná na prohlídku se bude odvíjet od kvality předem poskytnutých dat o vozidle, přičemž zadavatel odhaduje časovou náročnost prohlídky jednoho vagonu průměrně na dvě hodiny. Pro případy Mimořádností v dopravě zadavatel stanovuje výjimku a připouští cestující přepravovat i necertifikovanými vozidly.

Zadavatel v této souvislosti upravil Technické a provozní standardy pro železnici.

Dotaz č. 87

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.20 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Při sestavení nabídky bude Dopravce vycházet z toho, že minimální rychlost Vlaků bude v průběhu plnění smlouvy neměnná ve vztahu k výchozím Rámcovým JŘ. Žádáme Objednatele o potvrzení tohoto východiska pro sestavení nabídky.

Vozidla použitá na lince S3 musí po zprovoznění tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice a elektrizaci tratě Šakvice – Hustopeče umožnit vedení vlaků linky S3 do Židlochovic a Hustopečí.

Vozidla použitá na lince S9 (na vlcích Břeclav – Hodonín) musí být po elektrizaci tratě Šakvice – Hustopeče schopna provozu i na lince S51 (nová linka Šakvice – Břeclav).

Je možné řešit i formou soupravy s 2 lokomotivami??“

Odpověď na dotaz č. 87

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel potvrzuje, že při sestavení nabídky bude Dopravce vycházet z toho, že minimální rychlost Vlaků bude v průběhu plnění Smlouvy neměnná ve vztahu k výchozím Rámcovým jízdním řádům. Přípustné výjimky jsou doplněny v Rámcových jízdních řádech.

Dále zadavatel potvrzuje, že vozidla použitá na lince S3 musí po zprovoznění tratě Hrušovany u Brna - Židlochovice a elektrizaci tratě Šakvice - Hustopeče umožnit vedení vlaků linky S3 do Židlochovic a Hustopečí a že vozidla použitá na lince S9 (na vlcích Břeclav - Hodonín) musí být po elektrizaci tratě Šakvice - Hustopeče schopna provozu i na lince S51 (nová linka Šakvice - Břeclav).

K dotazu na přípustnost použití soupravy s dvěma lokomotivami zadavatel uvádí, že tuto možnost připouští.

Dotaz č. 88

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.20 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Na uvedených linkách Dopravce předpokládá výjimku z povinnosti mít ve všech vozidlech centrálně zavírané dveře. Pro linky S41, S6, R56, S8 Dopravce uvažuje již nyní nasazení vozidel bez centrálního zavírání dveří. Žádáme o odpovídající úpravu ZD, nebo udělení výjimky ze strany Objednatele pro celou dobu trvání Smlouvy.“

Odpověď na dotaz č. 88

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že výjimka z povinnosti mít ve všech vozidlech centrálně zavírané dveře ve smyslu odst. 5.20 Technických a provozních standardů pro železnici bude Dopravci poskytnuta pouze v odůvodněných případech a pouze na některé vlaky. Na základě těchto skutečností zadavatel nebude upravovat zadávací dokumentaci, ani nebude udělovat Dopravci výjimku pro celou dobu trvání Smlouvy.

Dotaz č. 89

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 5.20 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici (ve vazbě na rámcový JŘ) v tomto znění:

„K parametrům Rámcového JŘ žádáme sdělit následující:

- a. Může Objednatel uvést příklad soupravy pro Os 4618 (linka S3), jede-li v úseku Tišnov – Vlkov u Tišnova, jež při předpokládané poptávce vyhoví požadavkům Rámcového JŘ?*
- b. Může Objednatel uvést příklad vozidel pro vlaky Os 4101 a Os 4103 (linka S6), jejichž nasazením bude možno navýšit kapacitu vlaků během jejich minutového pobytu ve stanici Veselí nad Moravou?*
- c. Vyvozuje Dopravce z Rámcového JŘ vlaků Os 4905 a Os 4907 (linka S3) správně fakt, že Objednatel žádá nasazení vozidel s elektromagnetickou brzdou (uvedená minimální kapacita a jízdní doby ve vazbě na potřebnou výměru brzdících procent)?*
- d. Vyvozuje Dopravce z Rámcového JŘ správně, že Objednatel nepřipouští nasazení vozidel s horší trakční charakteristikou na některé dílčí výkony (např. vlaky 15min. síť S3)?*
- e. Vyvozuje Dopravce z Rámcového JŘ správně, že Objednatel nepřipouští nasazení vozidel řady 814.2 na vybrané vlaky 15min. síť linek S2 a S3 s ohledem na stanovenou minimální kapacitu?*

Případně žádáme Objednatele, aby upravit požadavky Rámcového JŘ tak, aby zachoval současnou kvalitu veřejných služeb a též technické požadavky na vozidla sloužící k zajištění veřejných služeb.“

Odpověď na dotaz č. 89

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K písm. a) zadavatel uvádí jako příklad soupravu 242, Ds, 3 Bdmtee.

K písm. b) zadavatel uvádí, že Rámcové jízdní řády slouží primárně k nacenění nabídky, přičemž zadavatel ujišťuje dodavatele, že bude-li ve Veselí nad Moravou navyšována kapacita vlaků, bude pro to stanoven pobyt potřebný k navýšení kapacity vlaků. Případné posílení bude upraveno v rámci Objednávky a Dopravce při něm použije časově nejúspornější technologii.

K písm. c) zadavatel uvádí, že současný dopravce vozidla s elektromagnetickou brzdou nenasazuje. Uvedená minimální kapacita představuje skutečně pouze kapacitu minimální, přičemž zadavatel umožňuje v daném případě použít i těžší soupravu.

Na základě písm. d) zadavatel přistoupil k úpravě Rámcových jízdních řádů.

Na základě písm. e) zadavatel přistoupil k úpravě Rámcových jízdních řádů.

Dotaz č. 90

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 6.1 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Žádáme o uvedení liberačních důvodů do Smlouvy v případě, že neplnění povinností při předání plánů výluk vznikne z důvodů na straně poskytovatele těchto plánů, tj. SŽDC jako provozovatele dráhy.“

Odpověď na dotaz č. 90

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Na základě výše uvedeného dotazu dodavatele zadavatel mění znění bodu 5.2 Sazebníku smluvních pokut (Příloha č. 4 návrhu Smlouvy). Nově zní bodu 5.2 Sazebníku smluvních pokut takto:

„Dopravce nesplnil některou z povinností dle standardu s výjimkou bodů 5.3 a 5.4; smluvní pokuta za každý zjištěný případ. Dopravce není povinen platit smluvní pokutu v případě, že vyvinul aktivitu vůči Provozovateli dráhy k poskytnutí plánů výluk a Provozovatel dráhy mu tyto plány výluk neposkytl.“

Na základě výše uvedeného dotazu dodavatele zadavatel dále mění znění odst. 6.1 Technických provozních standardů na železnici. Odst. 6.1 Technických provozních standardů na železnici zní nově takto:

„Dopravce je povinen poskytnout Objednateli a KORDIS roční plán výluk do 14 kalendářních dnů po jeho zveřejnění na Portálu provozování dráhy.

V termínu 5 pracovních dní po zveřejnění měsíčního plánu výluk na Portálu provozování dráhy je Dopravce povinen předkládat Objednateli a KORDIS tento plán obsahující výluky s vlivem na provoz Vlaků vedených dle Smlouvy včetně výluk navazujících železničních dopravců včetně všech aktualizací. Dopravce má povinnost předkládat KORDIS týdenní plán výluk pro příslušný týden neprodleně po jeho obdržení od Provozovatele dráhy.

Měsíční a týdenní plány výluk je Dopravce povinen zasílat elektronicky na adresu vyluky@kordis-jmk.cz a vod@kr-jihomoravsky.cz.

Ustanovení platí i pro předkládání plánů výluk konaných v sousedních krajích, a pokud je má Dopravce k dispozici i na západním Slovensku a v Dolním Rakousku ovlivňujících plnění Jízdního řádu dle této Smlouvy.“

Dotaz č. 91

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 6.1 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Bude Objednatel trvat na zaslání týdenního plánu výluk, který je účinný až ve čtvrtek v odpoledních hodinách, již ve středu předchozího dne, tj. v době, kdy není zcela zřejmé, zda v přehledu uvedené akce budou moci proběhnout?“

Odpověď na dotaz č. 91

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel odkazuje na odpověď na dotaz č. 90.

Dotaz č. 92

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 6.2 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Uvedené lhůty nekorespondují se lhůtami pro projednání omezení provozování dráhy dle § 23b) a 23 c) zákona o dráhách a § 21a vyhl. č. 175/1995 Sb. a věcným oprávněním dopravce ke tvorbě VNJR. Jak bude posuzovat Objednatel případy, kdy nebudou požadované termíny dodrženy v důsledku postupů na straně provozovatele dráhy?“

Odpověď na dotaz č. 92

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Na základě výše uvedeného dotazu dodavatele zadavatel mění znění posledních tří pododstavců odst. 6.2 Provozních a technických standardů na železnici takto:

„Dopravce má povinnost předložit návrh služebního výlukového jízdního řádu a oběhů vozidel k odsouhlasení KORDIS nejpozději 4 týdny před zahájením plánované výluky, umožní-li to součinnost Provozovatele dráhy.

Dopravce má povinnost předložit definitivní výlukový jízdní řád a definitivní oběhy vozidel k odsouhlasení KORDIS nejpozději 1 týden před zahájením plánované výluky, umožní-li to součinnost Provozovatele dráhy.

KORDIS je oprávněn požadovat zpracování výlukového jízdního řádu i u neplánovaných výluk s předpokládanou dobou trvání delší než 7 dní, umožní-li to součinnost Provozovatele dráhy.“

Dotaz č. 93

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 7.2 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Jaký bude postup v případě, že nebude ze strany SŽDC souhlas s poskytováním uvedených informací třetím stranám mimo cestujících?“

Upozorňujeme Objednatele, že předávání a zpracování dat požadovaných v posledním odstavci tohoto ustanovení podléhá souhlasu SŽDC, která těmito daty výlučně disponuje. “

Odpověď na dotaz č. 93

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedeného dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že Dopravce je povinen za všech okolností zajistit dle odst. 7.2 Technických a provozních standardů pro železnici předávání dat v rozsahu zahrnujícím polohu vozidla a číslo vlaku, a to prostřednictvím technických zařízení vyjmenovaných v Technických a provozních standardech pro železnici a umožnit jejich využití dle požadavků uvedených v odst. 7.2 Technických a provozních standardů pro železnici. Tato data nemohou být majetkem Provozovatele dráhy, protože si je může pořídit Dopravce sám vlastními zařízeními. Pokud by tato data nechtěl Provozovatel dráhy poskytovat, je Dopravce povinen zabezpečit, aby byla vozidla vybavena takovým zařízením, které předávání těchto údajů do CED zajistí v intervalu min. 30 sekund. Ve vztahu k dalším údajům (tzn. předpokládaným odjezdům a číslům nástupišť), je Dopravce povinen po Provozovateli dráhy požadovat, aby Dopravci využití dat v souladu s požadavky odst. 7.2 Technických a provozních standardů pro železnici umožnil. V případě, že tak nebude chtít Provozovatel dráhy učinit, je Dopravce povinen neprodleně informovat Objednatele a Pověřenou osobu, dohodnout s Objednatelem další postup a v jednáních s Provozovatelem dráhy postupovat v souladu s požadavky Objednatele. Pokud Dopravce tyto požadavky splní a přesto nedojde k dohodě s Provozovatelem dráhy, považuje se za důvod nedodržení požadavků v odst. 7.2 Technických a provozních standardů pro železnici za zásah vyšší moci a Dopravce nebude za nedodržení příslušných požadavků sankcionován.

V tomto smyslu zadavatel upravil odst. 7.2 Technických a provozních standardů pro železnici.

Dotaz č. 94

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 7.4 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Akceptuje Objednatel v rámci požadavku na přímou komunikaci CED se strojvedoucím v případě mimořádných událostí přednostní komunikaci s provozovatelem dráhy a DID v zájmu minimalizace dopadu mimořádnosti na ZŽC (tj. např. urychlené uvolnění trati)?“

Odpověď na dotaz č. 94

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu zadavatel uvádí, že akceptuje v rámci požadavku na přímou komunikaci CES se strojvedoucím v případě mimořádných událostí přednostní komunikaci s Provozovatelem dráhy a DID v zájmu minimalizace dopadu mimořádnosti na železniční dopravní cestu.

Dotaz č. 95

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 7.4 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Akceptuje Objednatel skutečnost, že výhled řešení mimořádnosti je primárně závislý na informacích provozovatele dráhy?“

Odpověď na dotaz č. 95

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že akceptuje skutečnost, že výhled řešení mimořádnost je primárně závislý na informacích Provozovatele dráhy.

Dotaz č. 96

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 7.4 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Rozumí Dopravce správně, že minimální rozlišení fotoaparátu je 8 Mpx?“

Odpověď na dotaz č. 96

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že dodavatel rozumí správně a zadavatel skutečně požaduje minimální rozlišení fotoaparátu 8 Mpx.

Zadavatel v tomto smyslu upravil odst. 7.4 Technických a provozních standardů pro železnici.

Dotaz č. 97

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 7.7 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Dopravce má povinnost ve vztahu k ohlašovací povinnosti mimořádné události vůči provozovateli dráhy a dalším povinným subjektům, které má přednost před oznámením MU na CED, budou tyto činnosti liberačním důvodem v rámci sankčního systému?“

V případě MU nelze dodržet požadovanou lhůtu oznámení do 5-ti minut od zjištění, neboť DID je ohlašovacím pracovištěm dopravce, které dále informuje SŽDC/DI/IZS/PČR“

Odpověď na dotaz č. 97

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že trvá na znění odst. 7.7 Technických a provozních standardů pro železnici. Viz odpověď na dotaz č. 98.

Dotaz č. 98

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 7.7 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Bude za splnění povinnosti dle čtvrtého odstavce považováno oznámení dispečerovi CED přítomnému na pracovišti DID?“

Odpověď na dotaz č. 98

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že za splnění povinnosti podle čtvrtého pododstavce bude považováno oznámení dispečerovi CED přítomnému na pracovišti DID.

Dotaz č. 99

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 7.7 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Rozumí dopravce správně, že liberačním důvodem pro uplatnění poslední věty pátého odstavce je prokazatelná nedostupnost kapacit náhradní dopravy při vyčerpání všech dopravců, přihlášených k poskytování náhradní dopravy na území Jihomoravského kraje?“

Odpověď na dotaz č. 99

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že prokazatelná nedostupnost kapacit náhradní dopravy při vyčerpání všech dopravců, přihlášených k poskytování náhradní dopravy na území Jihomoravského kraje není liberačním důvodem pro uplatnění poslední věty pátého pododstavce odst. 7.7 Technických a provozních standardů pro železnici.

Dotaz č. 100

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 7.8 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Jak bude Objednavatel postupovat, odmítne-li SŽDC přistoupit na povinnost nastavení postupů při zajišťování garancí návazností s dopravcem?“

Pokud provozovatel dráhy neumožní dopravci dodržení příjmu pokynu k opoždění odjezdu vlaku v požadovaném časovém limitu 5min před odjezdem, bude toto důvodem pro udělení smluvní pokuty?“

Odpověď na dotaz č. 100

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že pokud Provozovatel dráhy odmítne přistoupit na povinnost nastavení postupů při zajišťování garancí návazností s Dopravcem, Objednatel vůči Dopravci nebude uplatňovat smluvní pokuty podle Sazebníku smluvních pokut.

Dotaz č. 101

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 8.1 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Vyvozuje Dopravce správně, že jakékoli odchylka, např. i záměna jednotlivých variant vozů řady Bdmtee, apod. vůči Plánu řazení je předmětem pokuty ve výši 10 000 Kč dle sazebníku, bod 7.4.? Pokud je výklad Dopravce chybný, při jakých odchylkách bude Objednavatel pokuta udělovat?“

Odpověď na dotaz č. 101

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že nedodržení jednotlivých variant vozů řady Bdmtee, apod. není předmětem postihu Dopravce. Ve vztahu k uplatnění smluvní pokuty je rozhodné dodržení požadovaných kapacit a kvality u daných vozidel (např. nízkopodlažnost, Wi-fi, požadavek na počet kol apod.). Objednatel smluvní pokutu neuplatní v případě, že Dopravce poskytne namísto jednotlivých variant vozů adekvátní náhradu co do kapacity i kvality.

Zadavatel upravil odst. 8.1 Technických a provozních standardů pro železnici.

Dotaz č. 102

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 8.2 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Vyvozuje Dopravce správně, že Objednavatel žádá zaslání jakékoli odchylky, např. i záměnu jednotlivých variant vozů řady Bdmtee, apod.“

Odpověď na dotaz č. 102

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že dodavatel vyvozuje správně, že Objednatel žádá zaslání jakékoli odchylky, např. i záměnu jednotlivých variant vozů řady Bdmtee, apod.

Dotaz č. 103

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 9.1 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Jakým způsobem Objednatel předpokládá řešení odbavení cestujících do území definované rozsahem linek a jejich úseků z území mimo předmět Smlouvy/nabídkového řízení a obráceně?“

Odpověď na dotaz č. 103

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že postupy odbavení a platné tarify na úsecích mimo IDS JMK do a z IDS JMK budou stanoveny po dokončení nabídkového řízení zadavatelem. Předpokládá se využití stejného či obdobného vybavení, jako bude nutné pro odbavení v Tarifu IDS JMK. Předpokladem pro uplatnění tohoto postupu je využití Jiného tarifu.

Dotaz č. 104

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 9.1 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Žádáme, aby Objednatel předal přesné specifikace tarifních změn ve lhůtě delší než 30 dnů. Pro řádné zpracování takových požadavků žádáme předání v době alespoň 3 měsíce před požadovaným termínem nasazení.“

Odpověď na dotaz č. 104

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že v případě, že se bude jednat pouze o přenastavení cen stávajících jízdních dokladů, ponechává lhůtu v délce 30 dnů. V případě zavádění nových jízdních dokladů zadavatel stanovuje lhůtu 60 dnů.

Zadavatel v tomto smyslu upravil Technické a provozní standardy pro železnici.

Dotaz č. 105

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 9.4 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Dle článku 9.4 je Dopravce povinen vydávat, kontrolovat a uznávat dle bodu 2 a 3 jízdní doklady v elektronické podobě. Současně však dle čl. 9.6.4 a 9.6.5 není Dopravce povinen ani oprávněn vydávat „vlastní jízdní doklady“ v elektronické podobě. Z uvedeného přitom není zřejmá definice „vlastních jízdních dokladů“. Jedná se o „Jiný tarif“ definovaný ve Smlouvě? Pokud se jedná o tarif IDS JMK – jakým způsobem bude Dopravce povinen vydávat jízdní doklady v elektronické podobě? Je požadován prodej elektronických jízdních dokladů v e-shopu Dopravce? Předpokládáme, že prodej elektronických jízdních dokladů prostřednictvím mobilní aplikace bude shodně jako dnes zajišťována aplikací Poseidon, která je ve správě KORDIS.“

Odpověď na dotaz č. 105

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že pod pojmem vlastní jízdní doklady se rozumí jízdní doklady vydané v rámci Jiného tarifu. Prodej jízdních dokladů Tarifu IDS JMK v e-shopu Dopravce není požadován. Zařízení však musí být připravena na případné čtení a vydávají jízdních dokladů Jiných tarifů, pokud budou zavedeny.

Dotaz č. 106

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 9.5 odst. 5 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Je možné specifikovat či upřesnit, jaké kartové odbavovací systémy Objednatel žádá spravovat?“

Odpověď na dotaz č. 106

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že jde o systémy sousedních krajů, pokud budou zavedeny – například se jedná o systém OREDO.

Dotaz č. 107

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 9.6.1 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Dopravce je povinen zajistit prodej jízdních dokladů IDS JMK u vlakového doprovodu či strojvedoucího.

Není známo, jaké parametry by měla splňovat taková jízdenka vydávaná odbavovacím zařízením pověřeného zaměstnance dopravce ve Vlak.

Jak by se určovala časová a pásmová platnost jízdenky prodávané ve vlaku, zejména při jízdách ze stanic a zastávek, které jsou vybaveny označovači jízdenek, když cestující má za povinnost mít označenou jednorázovou jízdenku před nástupem do vlaku?“

Odpověď na dotaz č. 107

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že podrobnosti prodeje budou řešeny Tarifem IDS JMK a Smluvními přepravními podmínkami IDS JMK. Zařízení musí umožňovat prodej jízdenky, jejíž výchozí zónu, počet zón a slevu zadá manuálně na žádost cestujícího Vlakový personál. Bezpečnostní prvky jízdenky jsou stanoveny v Technických a provozních standardech pro železnici.

Dotaz č. 108

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 9.8.6 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„prodej kompletního sortimentu jízdních dokladů IDS JMK v tištěné podobě, přesný rozsah sortimentu stanoví KORDIS; dopravce je povinen používat k tisku papír s potiskem a ochrannými prvky stanovenými KORDIS“

- a) *Lze tento požadavek považovat za splněný tiskem dokladů IDS JMK na stávajícím zařízení dopravce přenosné osobní pokladny (dále také jako „POP“) a stávajícího papíru splňujícího bezpečnostní požadavky a odpovídajícího technickým parametrům zařízení Dopravce?*
- b) *Dopravce žádá definovat nebo zpřesnit, jakým způsobem hodlá Objednatel postupovat v případě, že pro odbavovací zařízení dopravce nebude dostupný signál satelitní navigace.*
- c) *„Načítání 2D kódů musí být zajištěno laserovým snímačem“ Dopravce se dotazuje, jestli v případě, že na českém trhu není k dostání žádné mobilní zařízení s laserovým snímačem, bude i přes toto tato podmínka vyžadována, nebo jaké navrhuje Objednatel alternativní splnění?*
- d) *„otevřenost systému kontrolního zařízení, aby bylo možné instalovat další kontrolní aplikace vyvinuté pro danou platformu a zařízení“ je Objednatelem zamýšleno instalovat i jiné aplikace než aplikace dopravce, půjde-li i o zařízení POP dopravce?*
- e) *„na základě údajů ze čteček vyhledat v paměti údaje o platných jízdenkách cestujícího, zobrazit jeho barevnou fotografii a osobní údaje, automaticky vyhodnotit platnost jízdních dokladů“ – Dopravce se dotazuje, zda-li kapacitní nárok na paměť odbavovacího zařízení dopravce (fotografie, osobní údaje a jízdní doklad) bude do max. velikosti 2GB paměti?“*

Odpověď na dotaz č. 108

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K bodu a) zadavatel uvádí, že požadavek na používání papíru s potiskem a ochrannými prvky stanovenými Pověřenou osobou je splněn tiskem dokladů IDS JMK na stávajícím zařízení dopravce přenosné osobní pokladny a stávajícího papíru splňujícího bezpečnostní požadavky a odpovídajícího technickým parametrům zařízení Dopravce.

K bodu b) zadavatel uvádí, že Vlakový personál manuálně zadá číslo zóny, případně se číslo zóny / zón automaticky určí dle poslední a následující zastávky.

K bodu c) zadavatel uvádí, že z jeho pohledu na českém trhu existuje mobilní zařízení s laserovým snímačem. Dle produktového listu k zařízení Casio IT-3100, které je na trhu běžně dostupné a využíváno k provádění přepravní kontroly na železnici, je na tomto zařízení načítání 2D kódu prováděno laserovým snímačem. Na trhu tedy zařízení požadované v odst. 9.8.6 Technických a provozních standardů pro železnici je dostupné.

K bodu d) zadavatel uvádí, že je Objednatelem skutečně zamýšleno instalovat i jiné aplikace než aplikace Dopravce, půjde-li i o zařízení přenosné osobní pokladny Dopravce. Jde např. o systém informující o poloze všech vozidel IDS JMK, aby mohl Vlakový personál informovat cestující.

K bodu e) zadavatel uvádí, že kapacitní nárok na paměť odbavovacího zařízení Dopravce bude snížen na min. 2 GB. Zadavatel v tomto smyslu upravil Technické a provozní standardy pro železnici.

Dotaz č. 109

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 9.8.6 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Vylučuje povinnost dopravce používat k tisku papír s potiskem a ochrannými prvky stanovenými KORDIS možnost využívat vlastní papír dopravce pro tyto účely?“

Odpověď na dotaz č. 109

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že Dopravce může využívat vlastní papír s potiskem a ochrannými prvky dle Technických a provozních standardů pro železnici, musí však konzultovat obsah a grafické řešení samotného tisku jízdenky s Pověřenou osobou.

Dotaz č. 110

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 9.8.6 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Alternativou pro výše uvedené kontrolní zařízení je vybavení pracovníka kontroly mobilním telefonem umožňujícím instalaci mobilní aplikace pro OS Android ve verzi 6 a vyšší, s paměťovou kartou nebo pamětí o velikosti minimálně 16 GB vyhrazenou pro IDS JMK a fotoaparátem o rozlišení minimálně 8 MB s hlasovým tarifem a datovým tarifem o FUP minimálně 10 GB propojeným s integrovanou PCI DSS certifikovanou čtečkou bankovních karet VISA a Mastercard schopnou přečíst kód NFC a UID karet standardu Mifare. Tato čtečka musí obsahovat tokenizační algoritmus stanovený KORDIS, na kterém bude nahrán kontrolní SW poskytnutý bezplatně KORDIS. Vedle tohoto zařízení určeného ke kontrole musí dopravce vybavit kontrolního pracovníka zařízením umožňujícím prodej jízdenek a placení přírážek k jízdnému“

Dopravce žádá o informaci, jaký typ mobilního telefonu splňuje výše uvedené požadavky a zároveň je schválený k provozu v mobilních sítích v ČR.“

Odpověď na dotaz č. 110

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že se jedná o dvě zařízení. Jedním je mobilní telefon splňující výše uvedené požadavky. Seznam dle parametrů si může dodavatel nalézt např. zde: www.mobilmania.cz. Druhým ze zařízení je standardní mobilní čtečka bankovních karet neumožňující platby, nespojená s žádnou bankou, vybavená potřebným SW pro tokenizaci karet a předávání tokenů do mobilního telefonu.

Dotaz č. 111

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 9.8.6 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Dopravce žádá definovat, co Objednatel rozumí pod pojmem „tisk vratky“?“

Odpověď na dotaz č. 111

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že pod pojmem tisk vratky se rozumí možnost vrácení mylně vydaného / zakoupeného jízdního dokladu a vytištění potřebného potvrzení.

Dotaz č. 112

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 9.10.1 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Dopravce žádá specifikovat význam termínu „uživatelsky programovatelný tisk údajů pro všechny označovače“.“

Odpověď na dotaz č. 112

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že pod pojmem uživatelsky programovatelný tisk údajů pro všechny označovače se rozumí možnost nastavení např. údaje o názvu stanice bez nutnosti přeprogramování firmwaru.

Dotaz č. 113

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 9.12 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Dopravce je povinen přednostně uskutečňovat nákup papírových pásek do elektronických odbavovacích zařízení umístěných ve vozidlech IDS JMK prostřednictvím KORDIS. Se souhlasem KORDIS může nákup uskutečňovat i přímo bez zprostředkování KORDIS. Papírové pásky obsahují logo IDS JMK, které je chráněno ochrannou známkou KORDIS.

a) To znamená, že dopravce nesmí používat svůj papír s potiskem dopravce, i když zajistí tisk loga IDS JMK, ochranu autorských práv KORDIS a použití všech ochranných prvků požadovaných KORDIS?

b) Tento požadavek dopravce, řídicího se zákonem o zadávání veřejných zakázek, v tomto nabídkovém řízení limituje. Je možné provádět nákupy papírových pásek zákonu neodporujícím a neupřednostňujícím způsobem?

c) Považuje se mobilní zařízení průvodčího (POP) za zařízení umístěné ve vozidle dle uvedené specifikace?

d) Považuje se stacionární zařízení umístěné ve vozidle (mobilní prodejní automat jízdenek - MOPAJ) za zařízení umístěné ve vozidle dle uvedené specifikace?“

Odpověď na dotaz č. 113

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K bodu a) zadavatel odkazuje na odpověď na dotaz č. 109.

K bodu b) zadavatel uvádí, že připouští provádět nákupy papírových pásek způsobem neupřednostňujícím a neodporujícím zákonu č. 134/2016 Sb. Věcné zadání takové veřejné zakázky podléhá schválení Pověřené osoby.

K bodu c) zadavatel uvádí, že mobilní zařízení průvodčího se považuje za zařízení umístěné ve vozidle dle uvedené specifikace.

K bodu d) zadavatel uvádí, že stacionární zařízení umístěné ve vozidle (mobilní prodejní automat jízdenek - MOPAJ) se považuje za zařízení umístěné ve vozidle dle uvedené specifikace.

Dotaz č. 114

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 10 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Dopravce je dále povinen ve svých prostorách a všech vlacích provozovaných na území Jihomoravského kraje a to i ve spojích mimo závazek veřejné služby umožnit realizaci marketingových průzkumů zabezpečovaných KORDIS a poskytnout v tomto ohledu veškerou potřebnou součinnost.

Pokud to znamená, že dopravce je povinen umožnit KORDIS provádět marketingové průzkumy také ve vlacích dopravce (a zároveň jiných dopravců) zajišťovaných pro jiného objednatele na území Jihomoravského kraje nebo ve vlacích Dopravce vedených na komerční riziko, pak je poslední odstavec bodu 10 v rozporu s ochranou obchodního tajemství všech dopravců. Žádáme, aby Objednatel stanovil přiměřený rozsah součinnosti, a to pouze na „Vlaky“ dle Smlouvy uzavírané dle tohoto nabídkového řízení.“

Odpověď na dotaz č. 114

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že Dopravce je povinen umožnit Pověřené osobě provádět marketingové průzkumy na vlacích Dopravce, v kterých platí tarif IDS JMK.

Zadavatel v tomto smyslu upravil Technické a provozní standardy pro železnici.

Dotaz č. 115

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 11.2 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Jaké jsou povinnosti pověřené osoby vůči dopravci při zajišťování přepravy osob na vozíku nebo skupin cestujících, které se nahlásí pouze do systému pověřené osoby a nikoli do systému dopravce?“

Odpověď na dotaz č. 115

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že přesné podmínky pro přepravu vozíčkářů budou nastaveny ve Smluvních přepravních podmínkách IDS JMK a budou záviset na rozsahu garantovaných nízkopodlažních vlaků. Předběžně se počítá s nutností nahlášení přepravy vozíčkáře dle stávajících parametrů SPPO ČD, Pověřená osoba bude automaticky předávat na dohodnutý kontakt Dopravce, který zajistí další potřebné kroky.

Dotaz č. 116

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 11.2 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Budou lhůty vyřízení požadavků přeprav vozíčkářů a skupin stanoveny tak, aby respektovaly oběhy vozidel, které jsou Objednateli dopravcem předávány tak, aby bylo možno přepravu realizovat?“

Odpověď na dotaz č. 116

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že v jízdních řádech a obězích vozidel budou nastaveny garantované nízkopodlažní vlaky, jen do nich bude možné přepravu vozíčkáře rezervovat.

Dotaz č. 117

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 11.2 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Informuje KORDIS o podmínkách schválené přepravy dopravce a pokud ano, s jakým předstihem, bude-li požadována součinnost dopravce?“

Odpověď na dotaz č. 117

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel odkazuje na odpověď na dotaz č. 115.

Dotaz č. 118

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 11.3.2 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Po Dopravci se vyžaduje provádění úklidu čekacích prostor. Vlastníkem těchto prostor však je již SŽDC, která tento úklid provádí. Žádáme o specifikaci, jaký konkrétní úklid nad rámec prováděný vlastníkem prostor má Objednavatel na mysli.“

Odpověď na dotaz č. 118

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že po zaměstnancích Dopravce se v odst. 11.3.2 Technických a provozních standardů pro železnici především požaduje kontrola čistoty a dohled nad čistotou, zajištění úklidu jen při mimořádném znečištění čekacích prostor (např. rozlitá káva, rozházené letáky, apod.).

Dotaz č. 119

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 11.5 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Žádáme, aby Objednavatel Dopravci blíže specifikoval představy o způsobu zajištění bezpečnosti cestujících. Zda se má jednat o zajištění bezpečnostní služby, nebo zda se má jednat o zaměstnance zákaznického personálu s obdobou náplní práce jako je tomu u vlakvedoucích nebo pokladních.

Zároveň žádáme o sdělení představy Objednatele při organizaci práce těchto pověřených osob dopravce, kdy na jedné straně mají být vybavení donucovacími prostředky pro sjednávání pořádku a eliminaci agresivních osob, ale rovněž mají disponovat prodejním zařízením a odpovídající hotovostí, kdy tento souběh činností považujeme za problematicky realizovatelný. Zároveň v rámci jejich povinností žádáme o stanovení pořadí - prioritizaci činností, které mají vykonávat.“

Odpověď na dotaz č. 119

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedenému dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že se bude jednat o kombinaci bezpečnostní služby se zajištěním služeb informátora a případně prodeje jízdních dokladů. V průběhu dne budou tito pracovníci plnit zejména funkci informátorů (s možností vystavení jízdenky). Budou moci v jednoduchých případech vypomoci pokladnám přímým prodejem jízdenky. V kritických částech dne (večer, ráno), po sportovních utkáních, apod., budou vysíláni jako dohled do Vlaků a na nástupiště. Vzhled např. dle fotodokumentace:



Dotaz č. 120

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 11.6 Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Vydání a zveřejnění knižních jízdních řádů IDS JMK zajišťuje výlučně KORDIS. Má tento požadavek vliv na vydávání a zveřejňování vlastních jízdních řádů dopravce, např. celostátního knižního JŘ dopravce, případně regionálních mutací (tj. je dopravce oprávněn uvést jízdní řády spojů Objednatele)?“

Odpověď na dotaz č. 120

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Na celostátní či regionální síťové jízdní řády ve formátu Provozovatele dráhy se tato povinnost nevztahuje. Bez dohody s KORDIS však není umožněno vydávání a zveřejňování jízdních řádů Vlaků např. pro jednotlivé tratě, příp. pro celý IDS JMK – zde je nutná dohoda o změně grafického řešení.

Dotaz č. 121

Zadavatel obdržel dotaz k dílu III Přílohy č. 1 (Garance návazností IDS JMK) Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Nejvyšší zpoždění je definováno jako součet čekací doby a přestupní doby. V SJŘ je uvedena maximální čekací doba, k níž je ve smyslu nejvyššího možného zpoždění nutno připočítat ještě přestupní dobu, kterou je nutno vyhledat v příloze č. 2 (není k dispozici). Nutnost sčítání obou hodnot, kdy je nutno druhou vyhledat, je zdlouhavá. Pro rozhodování zaměstnanců provozovatele dráhy je zavedená praxe zcela odlišná praxe v případě ostatních vlaků, kde je zveřejněna maximální doba zpoždění včetně přestupní doby.“

Odpověď na dotaz č. 121

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel trvá na zadávacích podmínkách nabídkového řízení. Dotaz není relevantní, nadto dispečerů dostávající automaticky informace o čekání vlaků od Pověřené osoby.

Dotaz č. 122

Zadavatel obdržel dotaz k dílu III Přílohy č. 1 (Garance návazností IDS JMK) Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Stanoví KORDIS přestupní dobu mezi Vlaký a autobusy s ohledem na pozici Vlaku u jednotlivých nástupišť zastávky/stanice?“

Odpověď na dotaz č. 122

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel do zadávacích podmínek doplňuje dokument Příloha 2: Základní pravidla garantování návazností v jednotlivých přestupních bodech, z níž vyplývá stávající stav.

Dotaz č. 123

Zadavatel obdržel dotaz k dílu III Přílohy č. 1 (Garance návazností IDS JMK) Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Bude možno nejvyšší možné zpoždění navazujícího spoje měnit podle proměnné přestupní doby závislé na vzájemné pozici přípojného a navazujícího vlaku?“

Odpověď na dotaz č. 123

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Automatickým systémem ne, změna je možná po dohodě CED a DID.

Dotaz č. 124

Zadavatel obdržel dotaz k dílu III Přílohy č. 1 (Garance návazností IDS JMK) Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Jaký je minimální předstih vygenerované automatizované zprávy o čekání Vlaku před pravidelným odjezdem Vlaku?“

Je nutno vytvořit možnost předání informace cestou řízení provozu dotčenému výpravčímu či traťovému dispečerovi.“

Odpověď na dotaz č. 124

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Ve vztahu k první části dotazu zadavatel odkazuje na čl. 7.8 TPSŽ, v němž je uvedeno:

„Dopravce musí zajistit, aby odpovědné složky reagovaly na požadavek opoždění odjezdu odeslaný v předstihu 5 minut před pravidelným odjezdem Vlaku a aby byl odjezd daného Vlaku o požadavkem stanovenou dobu pozdržen. Pokud Dopravce nemůže z provozních důvodů tuto smluvní povinnost splnit, musí tuto informaci neprodleně sdělit a zdůvodnit dispečerovi CED.“

Ve vztahu k druhé části dotazu zadavatel předpokládá, že se jedná o pouhé vysvětlení první části dotazu.

Dotaz č. 125

Zadavatel obdržel dotaz k Příloze č. 2 (Vybavení a provoz prodejních míst) Přílohy č. 3 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Technické a provozní standardy IDS JMK pro železnici v tomto znění:

„Bude požadována instalace ELP a zavedení staničního rozhlasu ve stanicích / zastávkách, které nejsou v požadovaném rozsahu vybaveny provozovatelem dráhy?“

Odpověď na dotaz č. 125

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Ne. TPSŽ nepožadují po dopravci instalaci zařízení, ale pouze kontrolu, zda je funkční.

Dotaz č. 126

Zadavatel obdržel dotaz k Příloze č. 6 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Zpoždění vlaků regionální dopravy v tomto znění:

„Budou liberační důvody uvedeny do souladu s vyhl. č. 76/2017 Sb., § 4,?“

Odpověď na dotaz č. 126

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

K výše uvedeného dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že trvá na taxativním výčtu případů, kdy dodavatel není povinen zaplatit smluvní pokutu, uvedeném v příloze č. 6 smlouvy o veřejných službách. Jiné liberační důvody než ty, které jsou uvedené v příloze č. 6 smlouvy o veřejných službách, zadavatel nepřipouští.

Dotaz č. 127

Zadavatel obdržel dotaz k bodu 2 Přílohy č. 6 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Zpoždění vlaků regionální dopravy v tomto znění:

„Vyvozuje Dopravce správně, že Objednavatel nepřenáší odpovědnost za zajištění provozuschopnosti dráhy provozovatele dráhy na dopravce v případě spadajícího listí na koleje a dalších sezónně opakujících se vlivů?

Co Objednavatel definuje pojmem „další sezónně opakující se vlivy“? Žádáme potvrdit, že Objednavatel nepovažuje např. zákrok PČR, RZS, IZS, KZS v případech nevolnosti cestujícího, vylučování cestujícího z přepravy či poškození, příp. znečištění majetku dopravce za příčinu na straně dopravce.“

Odpověď na dotaz č. 127

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel uvádí, že padání listí a další sezónně se opakující vlivy běžného rozsahu nepovažuje za okolnosti, které by znamenaly, že dopravce není povinen zaplatit smluvní pokutu. Jedná se rovněž například o sněžení běžného rozsahu apod.

Zadavatel uvádí, že zákrok policie, RZS, IZS, HZS se nepovažuje za okolnost, která by znamenala, že dopravce není povinen zaplatit smluvní pokutu, pokud příčina je na straně dopravce.

Zadavatel trvá na znění zadávacích podmínek nabídkového řízení.

Dotaz č. 128

Zadavatel obdržel dotaz k bodu 2 Přílohy č. 6 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Zpoždění vlaků regionální dopravy v tomto znění:

„Bude dopravce sankcionován i v případech, kdy vlivem vytíženosti uzlu Brno došlo k pozdnímu přistavení soupravy (včasnost posunu není evidována) a zpoždění Vlaku je následně zdůvodněno kódem V1 – Sestava vlaku dopravcem?

Bude Dopravce sankcionován i v případech, kdy v nácestné stanici vlaku snižuje/zvyšuje kapacitu vlaku, přičemž tato změna je v souladu s minimálními kapacitami dle Rámcového JŘ a zpoždění je zdůvodněno kódem V1 – Sestava vlaku dopravcem (např. Os 4119)?“

Odpověď na dotaz č. 128

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Případ citovaný v první části dotazu lze podřadit pod bod „dispozice provozovatele dráhy“ a dopravce by nebyl sankcionován.

K případu citovanému v druhé části dotazu zadavatel uvádí, že případné posílení bude upraveno v rámci objednávky jízdního řádu, přičemž dopravce použije časově nejúspornější technologii.

Dotaz č. 129

Zadavatel obdržel dotaz k bodu 2 Přílohy č. 6 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Zpoždění vlaků regionální dopravy v tomto znění:

„Jakým způsobem má dopravce prokazovat mimořádně zvýšenou frekvenci cestujících? Je prodloužení doby pobytu z důvodu nástupu/výstupu osob s omezenou schopností pohybu či orientace (vč. seniorů, osob s dětskými kočárky atd.) považován za zvýšenou frekvenci? Jak bude postupováno v případech, kdy výskyt zvýšené frekvence, kterou dopravce prokázal, bude opakovaný?“

Odpověď na dotaz č. 129

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel upravil zadávací podmínky nabídkového řízení.

- 1) Zadavatel nestanovuje konkrétní způsob, ale Dopravce musí prokázat tuto skutečnost takovým způsobem, aby nebylo pochyb o vzniku této skutečnosti a vlivu této skutečnosti na zpoždění.
- 2) K druhé části dotazu dodavatele zadavatel uvádí, že prodloužení doby pobytu z důvodu nástupu/výstupu osob s omezenou schopností pohybu či orientace (vč. seniorů, osob s dětskými kočárky atd.) není považováno za zvýšenou frekvenci. Tuto skutečnost lze podřadit pod jiný důvod podle odst. 2 Zpoždění vlaků regionální dopravy.
- 3) V dodavatelem uvedeném případě nebude smluvní pokuta opakovaně ukládána. Tato skutečnost může vést k zahájení jednání Dopravce s Objednatelem o podobě jízdního řádu.

Dotaz č. 130

Zadavatel obdržel dotaz k bodu 4 Přílohy č. 6 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Zpoždění vlaků regionální dopravy v tomto znění:

„Vyvozuje Dopravce správně, že Objednavatel stanovením podmínky zpracování výlukových jízdních řádů (VJŘ) při současném pokutování dopravce za zpoždění vlaků z titulu plánovaných výluk zamýšlí enormní nárůst zpracovávaných VJŘ (především na linkách S2, S3, S6+R56, S9)? Bude dopravce pokutován i v případě, že Objednavatel nebo pověřená osoba výslovně nebude souhlasit s vyhlášením VJŘ v případech, kdy to z praktického hlediska není účelné (např. krátkodobé výluky na dvoukolejných tratích)?“

Odpověď na dotaz č. 130

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Ano, zadavatel sleduje zvýšení počtu zpracovávaných VJŘ. Zadavatel trvá na znění zadávacích podmínek nabídkového řízení a dopravce tak bude sankcionován i v dodavatelem uvedeném případě.

Dotaz č. 131

Zadavatel obdržel dotaz k čl. II. bodu 4. Přílohy č. 8 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Vzor smlouvy o zajištění spolupráce a poskytování součinnosti v tomto znění:

„Žádáme o úpravu tohoto dokumentu tak, aby:

- dokumentace k vozidlům za účelem školení byla předána v předstihu před dnem školení
- součástí školení byl jízdní zácvik

Bude dodavatel hradit i náklady na mzdy strojvedoucích dopravce na školení?“

Odpověď na dotaz č. 131

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel trvá na znění zadávacích podmínek nabídkového řízení. Zadavatel nevylučuje nepodstatné změny smlouvy o zajištění spolupráce a poskytování součinnosti, pokud se na tom Smluvní strany dohodnou. Zadavatel však tyto změny negarantuje.

Dotaz č. 132

Zadavatel obdržel dotaz k čl. II. bodu 5. Přílohy č. 8 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Vzor smlouvy o zajištění spolupráce a poskytování součinnosti v tomto znění:

„S ohledem na odpovědnost žádáme jednoznačně vymezit a zaevidovat okamžiky převzetí jednotek mezi dopravcem / dodavatelem a to při každém údržbovém zásahu.“

Odpověď na dotaz č. 132

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel uvádí, že je na Dopravci a výrobci jednotek jakým způsobem si převzetí jednotek zdokumentují.

Dotaz č. 133

Zadavatel obdržel dotaz k čl. II. bodu 6. Přílohy č. 8 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě – Vzor smlouvy o zajištění spolupráce a poskytování součinnosti v tomto znění:

„Žádáme přesně vydefinovat, v jakém stavu mají být jednotky (před vyčištěním / po vyčištění) na údržbu přistaveny a v jakém stavu se následně vrátí.“

Tedy zejména žádáme uložit povinnost dodavateli uvést jednotky po údržbovém zásahu do stavu, kdy míra znečištění umožňuje provoz v rámci smlouvy uzavírané na základě tohoto nabídkového řízení.“

Odpověď na dotaz č. 133

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel uvádí, že dopravce je v souvislosti s čištěním jednotek v majetku objednatele povinen vykonávat pouze činnosti uvedené v odst. 5.14 TPSŽ, zbylé činnosti v souvislosti s čištěním jednotek jsou zajišťovány zadavatelem, resp. výrobcem v rámci full-service. Zároveň zadavatel upozorňuje, že dopravce je oprávněn odmítnout převzetí jednotky pouze v případě, že není způsobilá k provozu z hlediska technických nebo bezpečnostních požadavků nebo technických norem (čl. II odst. 3 Smlouvy o zajištění spolupráce a poskytování součinnosti).

Dotaz č. 134

Zadavatel obdržel dotaz ke Smluvním přepravním podmínkám Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje v tomto znění:

„Lze s přílohou pracovat tak, že v době zahájení plnění bude zohledňovat pouze změny uvedené v dokumentaci nabídkového řízení? Např. že dojde ke změně čl. 1 odst. 3, tj. že cestující se zavazuje dodržovat platnost Tarifu Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel (TR10) i platnost Smluvních přepravních podmínek ČD pro veřejnou osobní dopravu (SPPO ČD).“

Odpověď na dotaz č. 134

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Ano, zadavatel uvádí, že Smluvní přepravní podmínky IDS JMK budou změněny.

Dotaz č. 135

Zadavatel obdržel dotaz ke čl. IV. odst. 4. Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v tomto znění:

„Je možné prodloužit lhůtu na zpracování dat první den po dnech pracovního volna a klidu tak, aby objektivně bylo možno prověřit relevantnost informací od provozovatele dráhy?“

Odpověď na dotaz č. 135

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel upravil čl. IV odst. 4 Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK.

Dotaz č. 136

Zadavatel obdržel dotaz ke čl. IV. odst. 8. Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v tomto znění:

„Žádáme o výklad poslední věty tohoto ustanovení, zejména „na základě příslušných ustanovení uzavřené a této Smlouvy“.“

Odpověď na dotaz č. 136

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel uvádí, že poslední věta obsahuje přepis. Správné znění je „na základě příslušných ustanovení této Smlouvy.“ Zadavatel upravil zadávací podmínky nabídkového řízení.

Dotaz č. 137

Zadavatel obdržel dotaz ke čl. IV. odst. 9. Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v tomto znění:

„Žádáme o potvrzení, že cena za služby dle této smlouvy s KORDIS JMK je plně „přefakturovatelná“ Objednateli dle čl. 4.12 Smlouvy s Objednatelem, tzn. že „náklady bez DPH vznikajících Pověřené osobě při zajišťování činností dle Smlouvy o podmínkách přepravy“ (čl. 4.12 Smlouvy) se rozumí cena za služby dle čl. VI. smlouvy s KORDIS (viz rovněž dotaz č. 36).“

Odpověď na dotaz č. 137

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Ano, dodavatel rozumí citovanému ustanovení správně.

Dotaz č. 138

Zadavatel obdržel dotaz ke čl. VI. odst. 2. Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v tomto znění:

„Jakým způsobem bude cena služby pro každý rok oznámena?“

Odpověď na dotaz č. 138

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

*Zadavatel uvádí, že oznámení bude činěno v souladu čl. XII odst. 1 Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK (dále jen „**smlouva o podmínkách přepravy**“) písemně, a to některým ze způsobů uvedených v čl. XII smlouvy o podmínkách přepravy.*

Dotaz č. 139

Zadavatel obdržel dotaz ke čl. VIII. odst. 6. Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v tomto znění:

„Žádáme o zrušení tohoto ustanovení s ohledem na ochranu obchodního tajemství Dopravce.“

Odpověď na dotaz č. 139

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel trvá na znění zadávacích podmínek nabídkového řízení. Vzhledem k úzké kooperaci zadavatele a KORDIS JMK, a.s. při plnění smlouvy o veřejných službách zadavatel považuje požadavek obsažený v čl. VIII odst. 6 smlouvy o podmínkách přepravy za adekvátní.

Dotaz č. 140

Zadavatel obdržel dotaz ke čl. IX. Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v tomto znění:

„Dopravce považuje pokuty stanovené smlouvou za zcela nevyvážené a nepřiměřeně vysoké. Konkrétně Dopravce považuje za nepřiměřené, aby za jednodenní opomenutí s předáváním informací (čl. IV odst. 2) nebo neodeslání finančních prostředků (čl. IV odst. 3) platil KORDIS desetitisícové smluvní pokuty, kdy v případě nezaslání částky v termínu, má KORDIS nárok na úrok z prodlení v zákonné výši.

Dopravce žádá, aby došlo k úpravě smlouvy takovým způsobem, kdy dojde ke změně systému smluvních pokut, nebo alespoň k určení jejich maximální výše.“

Odpověď na dotaz č. 140

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel trvá na znění zadávacích podmínek nabídkového řízení.

Dotaz č. 141

Zadavatel obdržel dotaz ke čl. X. odst. 8. Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v tomto znění:

„S ohledem na to, že kontrolu provádějí „případně další subjekty“, žádáme stanovit okruh těchto subjektů.“

Odpověď na dotaz č. 141

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel uvádí, že informace požadované dodavatelem nejsou nezbytné pro účast v nabídkovém řízení. Zadavatel nadto uvádí, že pověřená osoba se prokáže příslušným průkazem dle TPSŽ.

Dotaz č. 142

Zadavatel obdržel dotaz ke čl. XIII. Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v tomto znění:

„Žádáme upravit terminologii tohoto ustanovení tak, aby korespondovala s ustanoveními 4.9 smlouvy o veřejných službách, tzn., aby se jednalo o pozastavení Odměny, nikoliv Kompenzace.“

Odpověď na dotaz č. 142

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Na základě výše uvedeného dotazu dodavatele zadavatel mění znění čl. XIII smlouvy o podmínkách přepravy. Čl. XIII smlouvy o podmínkách přepravy nově zní takto:

- „1. Není-li v této Smlouvě stanoveno jinak, je KORDIS oprávněn vyzvat Jihomoravský kraj k pozastavení platby Odměny Dopravci v případě, že Dopravce je v prodlení s plněním kterékoli povinnosti dle této Smlouvy o více než 30 dnů.*
- 2. Smluvní strany se dohodly, že Jihomoravský kraj je oprávněn pozastavit platbu Odměny Dopravci až do splnění povinností Dopravce.*
- 3. Dopravce souhlasí s tím, že KORDIS je oprávněn požadovat splnění dluhu Dopravce po Jihomoravském kraji a Jihomoravský kraj je oprávněn splnit dluh za Dopravce a započíst si tuto částku na úhradu Odměny.“*

Dotaz č. 143

Zadavatel obdržel dotaz ke čl. XIV. odst. 4. Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v tomto znění:

„Žádáme o určení minimálního předstihu při zaslání změn příloh před jejich účinností tak, aby mohlo dojít k odpovídajícímu proškolení personálu dopravce v dostatečném předstihu.“

Odpověď na dotaz č. 143

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel předpokládá, že změny příloh (tj. Metodika ekonomiky) budou zasílány dopravci v takovém předstihu, aby byl schopen na tuto změnu reagovat.

Dotaz č. 144

Zadavatel obdržel dotaz ke čl. XIV. odst. 4. Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v tomto znění:

„Žádáme o odstranění jednostranné změny Přílohy dle tohoto ustanovení, nebo potvrzení, že taková jednostranná změna nevyvolá dodatečné náklady, ztráty a/nebo povinnosti na straně Dopravce.“

Odpověď na dotaz č. 144

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel trvá na znění zadávacích podmínek nabídkového řízení. Riziko případných dodatečných nákladů si dodavatel nacení do ceny dopravního výkonu.

Dotaz č. 145

Zadavatel obdržel dotaz ke čl. XIV. odst. 8. Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v tomto znění:

„Dopravce žádá úpravu uvedeného ustanovení tak, aby smlouva nebyla zveřejněna, pokud se na ni vztahuje výjimka dle zákona o registru smluv. V daném případě ani nedochází k finančnímu plnění ze strany Dopravce, proto není jediný důvod k jejímu zveřejnění (viz také dotaz č.71). Účinnost smlouvy by měla být vázána pouze na její podpis.“

Odpověď na dotaz č. 145

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel trvá na znění čl. XIV. odst. 8 smlouvy o podmínkách přepravy, tzn., že trvá na nabytí účinnosti smlouvy o veřejných službách uveřejněním v registru smluv. Pro úplnost zadavatel uvádí, že tento postup připouští i důvodová zpráva k zákonu.

ZMĚNA A DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

Zadavatel v souladu s § 99 zákona změnil a doplnil zadávací dokumentaci. Změny jsou označeny v příslušných dokumentech.

ZMĚNA LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK A TERMÍNU OTEVÍRÁNÍ NABÍDEK

S ohledem na shora uvedené zadavatel rozhodl o prodloužení lhůty pro podání nabídek takto:

Lhůta pro podání nabídek: do 10.05.2018, do 10:00 hod.

Termín otevírání nabídek: dne 10.05.2018, v 11:00 hod.

Zadavatel upozorňuje, že místo pro podání nabídek ani místo otevírání nabídek se nemění.

V Brně dne 26.02.2018

Jihomoravský kraj

v.z. Fiala, Tejkal a partneři,
advokátní kancelář, s.r.o.

Mgr. Jan Tejkal, advokát
společník a jednatel