

Zadavatel:

Jihomoravský kraj

se sídlem: Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno

IČO: 70888337

Veřejná zakázka:

„Pořízení nových železničních elektrických jednotek včetně full-service“

veřejná zakázka na dodávky zadávaná v jednacím řízení s uveřejněním v režimu zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále jen „zákon“ nebo „ZZVZ“)

Vysvětlení zadávací dokumentace dle ust. § 98 a § 99 zákona

Zadavatel, Jihomoravský kraj, obdržel ve výše nadepsaném zadávacím řízení žádost dodavatele o vysvětlení zadávacích podmínek. V návaznosti na obdrženou žádost uvádí znění dotazu a připojuje příslušné vysvětlení.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 1 (obdržena dne 9. 1. 2017):

Dotaz:

V kvalifikační části zadávací dokumentace pro výše uvedenou „Zakázku“ je v čl. 7.3 uvedeno

„Vzhledem k tomu, že zadavatel předpokládá spolufinancování veřejné zakázky z Operačního programu Doprava, je v souladu s pravidly programu nezbytné, aby byly v rámci veřejné zakázky pořízeny nové jednotky (výrobce je jako nové výslovně deklaruje), a to přímo od výrobce. S ohledem na tyto podmínky programu zadavatel nepřipouští, aby část plnění spočívající ve výrobě a dodání železničních elektrických trakčních jednotek nabízela a realizovala jiná osoba než výrobce. S ohledem na uvedené nelze ani technickou kvalifikaci dle odst. 3.3. prokázat osobou, která by nebyla výrobcem.“

Žádáme Vás o vysvětlení výše uvedeného bodu kvalifikační části zadávací dokumentace a zejména textu ...zadavatel nepřipouští, aby část plnění spočívající ve výrobě a dodání železničních elektrických trakčních jednotek nabízela a realizovala jiná osoba než výrobce., v případě, že se této Zakázky zúčastní se svou nabídkou společnost se sídlem v České republice, která sama o sobě výrobcem není, ale byla určena výhradním obchodním zástupcem zahraničního výrobce, s nímž dohromady tvoří jeden koncern, pro prodej a servis produktů tohoto výrobce na území České republiky.

V souvislosti s tím Vás dále žádáme o stanovisko, zda zadavatel připouští, aby část plnění spočívající ve výrobě a dodání železničních elektrických trakčních jednotek nabízela a následně realizovala výše popsaná společnost, či nikoliv a z jakého důvodu.

Informace zadavatele k žádosti č. 1 (poskytnuta dne 12. 1. 2017):

Zadavatel k žádosti dodavatele sděluje, že s ohledem na zájem na řádném vypořádání dotazu problematiku dále analyzuje a dodavatelům poskytne příslušné stanovisko v návaznosti na nezbytný interní proces schvalování v dohledné době, a to společně s adekvátním prodloužením lhůty pro podání žádosti o účast v zadávacím řízení.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 2 (obdržena dne 11. 1. 2017 a 13. 1. 2017):

Dotazy:

Na základě bodu 9 Zadávací dokumentace se na Zadavatele obracíme se žádostí o vysvětlení, změnu nebo doplnění obsahu zadávací dokumentace.

1. Příloha č. 1 zadávací dokumentace: Technické požadavky na nové železniční elektrické jednotky pro Jihomoravský kraj, bod 3 a)

Parametr zrychlení je určen obecným způsobem. Standardní hodnota zrychlení je 1m/s² pro zatížené vozidlo. Navrhujeme následující změnu znění: jednopodlažní jednotka střídavé elektrické trakce 25 kV 50Hz, s měrným výkonem alespoň 11 kW/t, umožňující jízdu rychlostí 160 km/h, se schopností jízdy v rychlostním profilu s nedostatkem převýšení I = 150 mm v obloucích, zrychlení nejméně 1 m/s² pro rychlost 0-40 km/h pro provozní hmotnost při normální užitkové hmotnosti dle EN 15663. Takové řešení garantuje optimální spotřebu energie.

2. Zadávací dokumentace, bod 2.8 – poddodávky

Co Zadavatel rozumí pojmem „poddodavatelé”? Rozumíme správně, že se jedná o třetí osoby, kterým zadavatel svěřil plnění části zakázky, nikoli o dodavatele komponentů a dílů vozidel?

3. Prosíme o potvrzení, že žádost o účast má být připravena podle vlastního vzoru dodavatele za předpokladu, že bude obsahovat identifikační údaje zadávacího řízení, kontaktní adresu dodavatele a e-mailovou adresu.
4. Kvalifikační dokumentace, čl. 4

Prosíme o informaci, zda k žádosti o účast stačí přiložit pouze jednotný evropský dokument pro veřejné zakázky a ostatní dokumenty až později pro verifikaci?

5. Oznámení o zahájení zadávacího řízení, bod II.2.11.

Prosíme o vysvětlení, jak se má rozumět znění tohoto bodu ve vztahu k informaci o právu na dodání dalších jednotek, uvedené v II.1.4., II.2.4. a II.2.14? Zadavatel předpokládá dodatečné dodávky? Pokud ano, za jakých podmínek?

6. Oznámení o zahájení zadávacího řízení, bod VI.2.

„Bude použita elektronická platba“ – tím se rozumí, že jde o platbu bankovním převodem (bezhotovostní transakci)?

7. Zadávací dokumentace, bod 2.2 – Základní požadavky na full-service.

Prosíme o upřesnění, v čem bude spočívat služba full service. Jaký rozsah prací má vykonávat dodavatel (denní údržba a čištění vozidla, plánované prohlídky, výměna kol?)

8. Zadávací dokumentace, bod 2.2 – Základní požadavky na full-service.

Bude Zadavatel vyžadovat dodávku náhradních dílů?

9. Zadávací dokumentace, bod 2.7 - Místo plnění veřejné zakázky

„Místem plnění předmětné veřejné zakázky je Jihomoravský kraj.“

Bude v rámci plnění veřejné zakázky zdarma zpřístupněna Zadavatelem opravárenská hala, opravárenská kolej a skladní místnosti?

10. Zadávací dokumentace, bod 2.7 - Místo plnění veřejné zakázky

Na jakých trasách budou provozována vozidla, jejichž dodávka je předmětem zakázky?

11. Zadávací dokumentace, příloha č. 1, čl. 3 - požadavky na pořizované elektrické jednotky, písm. r)

Prosíme o vysvětlení, co znamená „schopnost tzv. aktivního odstavení“?

12. Zadávací dokumentace, příloha č. 1, čl. 3 - Jízdenkový automat

Bude dodavatel odpovědný za obsluhu jízdenkových automatů, např. za výměnu nebo doplnění papíru?

13. Zadávací dokumentace, příloha č. 1, čl. 3 - Odbavení cestujících

„V prostoru každých dveří (resp. protilehlých dvojic dveří) musí být umístěna kombinovaná čtečka bezkontaktních bankovních karet a čipových karet propojená s centrální řídicí jednotkou, která bude předávat údaje do centrální databáze a dále označovač jízdenek. Označovač musí umožnit potisk jednotlivé jízdenky IDS JMK o šířce 52 mm.“

Kdo zajišťuje obsluhu centrální databáze?

14. Zadávací dokumentace, příloha č. 1, čl. 3 - Odbavení cestujících

Dodavatel má rovněž zajistit SIM karty nebo pouze zajistit možnost vložení SIM karet?

15. Zadávací dokumentace, příloha č. 1, čl. 3 - Rádiové sítě

Prosíme o zpřístupnění technické specifikace ALK TS 3/2014-S nebo o informaci, kde ji lze získat.

Informace zadavatele k žádosti č. 2 (poskytnuta dne 16. 1. 2017):

Zadavatel ke shora uvedené skupině dotazů poskytuje následující vysvětlení:

K dotazu č. 1:

Zadavatel uvádí, že s ohledem na zvolený druh zadávacího řízení jsou požadavky na pořizované elektrické jednotky připuštěné k jednání mezi zadavatelem a účastníkem zadávacího řízení, nejedná-li se o základní požadavky v režimu čl. 2.1. a 2.2. zadávací dokumentace, které musí být ve smyslu ust. § 61 odst. 4 ZZVZ vždy dodrženy. V daném případě není odlišný (tazatelem uvažovaný) parametr zrychlení jednotky překážkou podání žádosti o účast v zadávacím řízení, přičemž účastník může se zadavatelem ve fázi po podání předběžné nabídky o tomto parametru jednat s cílem najít pro zadavatele vhodné řešení (blíže také viz čl. 4.2 zadávací dokumentace).

K dotazu č. 2:

Postavení osoby poddodavatele vyplývá z ZZVZ (např. § 83, § 105 aj.) a zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (např. § 1935). Jedná se o osobu, prostřednictvím které dodavatel poskytuje věřiteli (zadavateli) určité plnění. Zadavatel nepovažuje v souladu s uvedeným ve smyslu ZZVZ výrobce komponent za poddodavatele ve smyslu ZZVZ, pokud se tento dále nebude na plnění jakkoli fakticky podílet např. montáží atp.

K dotazu č. 3:

Zadavatel potvrzuje, že nepředepsal závazný vzor žádosti o účast v zadávacím řízení. Žádost o účast je dodavatel (účastník) povinen připravit tak, aby byly splněny všechny požadavky zadavatele stanovené zadávacími podmínkami. Zadavatel současně upozorňuje, že žádost o účast ve smyslu ust. § 28 odst. 1 písm. d) ZZVZ se rozumí údaje nebo doklady prokazující kvalifikaci dodavatele, které dodavatel podal písemně zadavateli na základě zadávací dokumentace.

K dotazu č. 4:

Zadavatel potvrzuje, že s odkazem na ust. § 86 odst. 2 ZZVZ může dodavatel (účastník) pro účely prokázání kvalifikace v této fázi zadávacího řízení nahradit zadavatelem požadované doklady jednotným evropským osvědčením pro veřejné zakázky (blíže viz také čl. 4 odst. 4.1. kvalifikační části zadávací dokumentace), pokud z něj budou vyplývat nezbytné údaje prokazující zadavatelem či zákonem požadované kvalifikace.

K dotazu č. 5:

Zadavatel s odkazem na zadávací podmínky (čl. 12 odst. 12.2. zadávací dokumentace) potvrzuje, že kromě dodávky 25 nových základních jednotek (EMU 310) a 6 nových posilových jednotek (EMU 140) může vyžadovat dodání dalších až 6 základních jednotek (EMU 310) a 5 posilových jednotek (EMU 140) za shodných podmínek jako bude dodávka 25 základních jednotek (EMU 310) a 6 posilových jednotek (EMU 140), a to včetně poskytnutí full-service, přičemž veškeré podmínky plnění budou předmětem jednání s kvalifikovanými účastníky. Jelikož se jedná o tzv. vyhrazenou změnu závazku podle § 100 ZZVZ (tzv. „smluvní opci“), zadavatel nebude (ani nemůže) postupovat dle § 66 ZZVZ, jak uvedl v bodě II.2.11. formuláře Oznámení o zahájení zadávacího řízení.

K dotazu č. 6:

Ano, zadavatel nevylučuje elektronickou fakturu vystavenou dodavatelem ve formátu, který je v souladu s evropským standardem elektronické faktury, a bezhotovostní transakci.

K dotazu č. 7:

V souladu s čl. 2 odst. 2.2. zadávací dokumentace je: *„Předmětem veřejné zakázky je rovněž zajištění tzv. full-service, který zahrnuje provádění **veškeré údržby** dodaných jednotek nejdéle po dobu 30 let. Zajištěním full-service se rozumí **kompletní zajištění oprav, údržby, čištění a provádění jiných činností, které jsou nezbytné pro zajištění řádné disponibility jednotek v bezvadném stavu.**“* Zadavatel proto požaduje, aby dodavatel prováděl veškeré činnosti potřebné k zajištění disponibility pořízených jednotek v bezvadném stavu, a to jak po stránce technické, tak po stránce čistoty. Konkrétní způsob provádění těchto činností bude ponechán na dodavateli, neboť ten je obeznámen se svými jednotkami a ví, jaké činnosti je na nich potřeba vykonávat, a může být součástí jednání o předběžné nabídce v příslušné fázi zadávacího řízení, tzn. podmínky poskytování služeb full-service budou předmětem jednání.

K dotazu č. 8:

Zadavatel odkazuje na odpověď na dotaz č. 7 shora.

K dotazu č. 9:

Zadavatel uvádí, že nedisponuje žádným technickým zázemím (opravářskou halou, kolejí ani sklady), které by mohl dodavateli poskytnout. Zajištění nezbytných prostor je tak ponecháno na dodavateli.

K dotazu č. 10:

Seznam železničních tratí, na nichž zadavatel předpokládá provozování pořízených jednotek, je uveden v bodě 3 přílohy č. 1 zadávací dokumentace (tj. str. 15 a 16 zadávací dokumentace).

K dotazu č. 11:

Aktivním odstavením se rozumí odstavení hnacího vozidla bez přítomnosti strojvedoucího v zapnutém stavu se zdviženými sběrači a vlakovým topením a klimatizací v činnosti při současné dálkové kontrole vozidla. Aktivní odstavení zároveň zajišťuje takový stav jednotky, aby bylo možné její okamžité operativní nasazení do provozu bez prodlení způsobeného např. předtápěním interiéru.

K dotazu č. 12:

Požadavek na jízdenkový automat není minimálním technickým požadavkem dle ust. § 61 odst. 4 ZZVZ. Jeho pořízení, provedení, funkčnost a způsob údržby budou předmětem jednání s kvalifikovanými účastníky.

K dotazu č. 13:

Obsluhu centrální databáze bude zajišťovat koordinátor IDS JMK společnost KORDIS JMK, a.s. Konkrétní způsob fungování však bude předmětem jednání s kvalifikovanými účastníky.

K dotazu č. 14:

Zadavatel v rámci odbavení cestujících prozatím nepředpokládá, že by SIM karty pořizoval. Otázka, zda bude či nebude finální řešení odbavování cestujících SIM karty vyžadovat a otázka určení osoby, která SIM karty případně pořídí, bude předmětem jednání s kvalifikovanými účastníky.

K dotazu č. 15:

Příslušný dokument je veřejně dostupný na internetových stránkách Správy železniční dopravní cesty: <http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy/provozne-technicke.html?page=detail&docid=1%3B%23505eab03-2e91-41b2-bd2a-c5844f1ea0eb>.

Zkratka ALK se v textu zadávací dokumentace nevyskytuje.

Zadavatel současně sděluje, že v návaznosti na shora uvedenou žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 1 obdrženou dne 9. 1. 2017, provedl korekci zadávacích podmínek. Nově stanovené zadávací podmínky, které jsou pro dodavatele závazné, zadavatel uveřejnil na profilu zadavatele (soubory s názvem JMK_Dodavka_zeleznicnich_vozidel_Kvalifikacni_dokumentace_170116 a JMK_Dodavka_zeleznicnich_vozidel_Zadavaci_dokumentace_170116).

V důsledku uvedeného zadavatel stanovil novou lhůtu pro podání žádostí o účast, a to do **8. 3. 2017, 10:00 hod.**

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 (obdržena dne 27. 1. 2017):

V kvalifikační části zadávací dokumentace pro výše uvedenou „Zakázku“ je v čl. 3.3 / tabulka – sloupec „Vymezení min. úrovně technické kvalifikace a způsob jejího prokázání“ uvedeno:

b) předmět významné dodávky a její rozsah včetně ceny, kapacita míst k sezení v jednotce a doby realizace (dodání) a identifikace rozhodnutí, kterým bylo rozhodnuto o schválení k provozu (bude uvedeno datum a příslušný orgán, případně číslo jednací),

Žádáme Vás o upřesnění pojmu z bodu b)

...identifikace rozhodnutí, kterým bylo rozhodnuto o sválení k provozu ...

Jaký dokument je zde myšlen (např. přijímací dokument od zákazníka nebo typové schválení od drážního úřadu nebo obdobné instituce, případně jiný dokument)?

Informace zadavatele k žádosti č. 3 (poskytnuta dne 1. 2. 2017):

Zadavatel uvádí, že za „rozhodnutí, kterým bylo rozhodnuto o schválení k provozu“ považuje typové schválení jednotky od drážního úřadu nebo obdobné instituce, nikoliv přijímací dokument od objednatele.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 4 (obdržena dne 30. 1. 2017):

V bodě 3.1 b) požadujete čestné prohlášení týkající se spotřební daně; mohli byste nám prosím upřesnit, která daň je pod pojmem spotřební daň míněna?

Pokud tento pojem spotřební daň přeložíme do německého jazyka, tak je možno jej buď přeložit jako „indirekte Steuern“ (obzvláště daň z obratu, ale také zíschanou daň spotřební), nebo se lze jen vymežit na „Verbrauchssteuer“ (například: daň z energie, daň z tabáku, daň z šumivého vína, atd.).

Informace zadavatele k žádosti č. 4 (poskytnuta dne 1. 2. 2017):

Zadavatel sděluje, že pokud se jedná o základní způsobilost účastníka, spočívající v neexistenci splatných daňových nedoplatků, zadavatel postupuje v souladu s ust. § 74 odst. 1 písm. b) ZZVZ. Zadavatel je podle ZZVZ povinen od dodavatelů požadovat relevantní informaci, že dodavatel nemá splatný nedoplatek na spotřební dani (spotřebních daních), přičemž ZZVZ nerozlišuje, zda je dodavatel aktuálním plátcem spotřební daně či nikoliv. Spotřební daní se přitom nerozumí daň z obratu ve smyslu první části dotazu, ale naopak daň, prostřednictvím které stát reguluje cenu určitých komodit na trhu (tedy jedná se o

vnímání daně ve smyslu druhé části dotazu); v právním řádu České republiky je spotřební daň upravena zákonem č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních, ve znění pozdějších předpisů.

Jelikož v České republice se potvrzení finančního úřadu nevztahuje na tuto daň, ve vztahu k České republice dodavatel prokazuje splnění této podmínky předložením čestného prohlášení o neexistenci splatného daňového nedoplatku. Ve vztahu k zahraničí, pokud by žádost o účast podávala osoba se sídlem v zahraničí, se navíc prokazuje tato část kvalifikace i dle příslušných zahraničních právních předpisů.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 5 (obdržena dne 9. 2. 2017):

Zadavatel v čl. 4.4. kvalifikační části zadávací dokumentace stanoví: „Pokud není dodavatel schopen prokázat splnění určité části technické kvalifikace požadované zadavatelem v plném rozsahu, je oprávněn splnění kvalifikace v chybějícím rozsahu prokázat prostřednictvím jiné osoby“.

S ohledem na uvedený článek kvalifikační části zadávací dokumentace bych se chtěla dotázat, zda je dodavatel oprávněn prokázat splnění technické kvalifikace zcela prostřednictvím jiné osoby (poddodavatele), případně jakou konkrétní část technické kvalifikace není dodavatel prostřednictvím jiné osoby oprávněn v rámci kvalifikace prokázat.

V této souvislosti žádám rovněž o zodpovězení, jakým způsobem by zadavatel posoudil prokázání splnění kvalifikace, pokud by technickou kvalifikaci dodavatel prokázal zcela prostřednictvím člena koncernu, tzn. seznam významných dodávek dle čl. 3.3 kvalifikační části zadávací dokumentace v této veřejné zakázce by byl předkládán prostřednictvím společnosti, která s dodavatelem (účastníkem zadávacího řízení) tvoří koncern.

Informace zadavatele k žádosti č. 5 (poskytnuta dne 13. 2. 2017):

Zadavatel sděluje, že rozsah prokázání splnění technické kvalifikace prostřednictvím jiné osoby není omezen. Zadavatel nicméně upozorňuje, že ve stejném rozsahu, v jakém jiná osoba prokáže za dodavatele kvalifikaci, musí realizovat veřejnou zakázku.

Pokud se jedná o prokázání splnění technické kvalifikace požadované zadavatelem prostřednictvím koncernových kapacit, je dodavatel povinen postupovat v souladu s ust. § 83 odst. 1 ZZVZ, tedy pokud určitou část technické kvalifikace (případně celou technickou kvalifikaci) prokazuje prostřednictvím jiné osoby, je povinen zadavateli předložit doklady a písemný závazek příslušné (jiné) osoby podle jednotlivých písmen ustanovení § 83 odst. 1 ZZVZ.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 6 (obdržena dne 3. 7. 2017):

1. Zadavatel v čl. 6 Výzvy k podání předběžných nabídek m. j. stanoví základní parametry obchodních podmínek, když povinností účastníka je navrhnout obecné uspořádání smluvních vztahů (uvést počet smluv, které by měly smluvní vztahy regulovat a jejich předměty), předání a převzetí jednotek, délku záruční doby jednotek a poskytování full-service, případný mechanismus úpravy ceny, který umožní postihnout proměnlivou hodnotu peněz v čase, důvody a způsoby k zániku smluvního vztahu po dobu po předání elektrických jednotek a v průběhu poskytování full-service, popis součinnosti ze strany zadavatele a dopravce, kterou považuje za účelem řádného plnění povinností v rámci výroby, dodávky el. jednotek a full-service za nutnou.

Dodavatel se k základním parametrům obchodních podmínek v čl. 6 výzvy, které je povinen v této veřejné zakázce navrhnout, dotazuje, zda je povinností dodavatele do předběžné nabídky vložit konkrétní návrhy příslušných smluv zpracovaných dodavatelem, které by měly smluvní vztahy komplexně upravovat, nebo zda je povinností dodavatele v rámci předběžné nabídky pouze uvést a popsat dodavatelem navrhovaný způsob řešení smluvních vztahů, tj. navrhnout druhy smluv, popsat předání a převzetí zboží, popsat způsob úpravy ceny v čase, možnost ukončení smluvních vztahů atd.

2. Zadavatel v čl. 5 Výzvy k podání nabídek stanoví, že informace o způsobu podání předběžných nabídek včetně požadavků na jejich zpracování jsou uvedeny v čl. 10 zadávací dokumentace. Čl. 10.5 zadávací dokumentace pak uvádí, že nabídka dodavatele musí obsahovat m.j. zpracování nabídkové ceny v souladu s požadavky zadavatele uvedenými v čl. 5 zadávací dokumentace.

V této souvislosti se dodavatel dotazuje, zda je povinen v předběžné nabídce uvést nabídkovou cenu za plnění veřejné zakázky, nebo zda bude nabídková cena uvedena až v nabídce (konečné)

3. Zadavatel v čl. 5 Výzvy k podání nabídek stanoví, že informace o způsobu podání předběžných nabídek včetně požadavků na jejich zpracování jsou uvedeny v čl. 10 zadávací dokumentace. Čl. 10.5 zadávací dokumentace stanoví povinnost dodavatele identifikovat známé poddodavatele.

Dodavatel se k povinnosti identifikace poddodavatelů zadavatele dotazuje, zda je povinností dodavatele již v rámci předběžné nabídky uvádět poddodavatele a zda je možné jejich počet v případě podání finální nabídky měnit a rozšiřovat.

Informace zadavatele k žádosti č. 6 (poskytnuta dne 4. 7. 2017):

Ad1)

Dodavatel je povinen v předběžné nabídce uvést základní parametry obchodních podmínek v rozsahu požadovaném zadavatelem v čl. 6 výzvy k podání předběžných nabídek. Zadavatel nepožaduje, aby součástí předběžné nabídky byly konkrétní návrhy jednotlivých smluv, ale způsob řešení smluvních vztahů a jaké instituty budou jednotlivé smlouvy zahrnovat s jejich základním popisem.

Ad 2)

Dodavatel v předběžné nabídce uvede indikativní nabídkovou cenu, kterou vyčíslí s ohledem na informace dostupné v této fázi zadávacího řízení.

Ad 3)

Dodavatel v předběžné nabídce identifikuje předpokládané poddodavatele, jejichž výčet je mu znám k okamžiku podání předběžné nabídky.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 7 (obdržena dne 7. 7. 2017):

1. Výzva k podání nabídek, bod 4

Žádáme o posunutí termínu pro podání předběžné nabídky do dne 31. října 2017, 16.00 hod.

S ohledem na rozsáhlost technické dokumentace, kterou je nezbytné zpracovat a přiložit k předběžné nabídce a kterou jste uvedl ve výzvě, s přihlédnutím k nutnosti přeložit všechny dokumenty do češtiny, je prodloužení termínu pro podání nabídek nezbytné.

2. Výzva k podání nabídek, bod 6

Zhotovitel žádá o podrobnější rozvedení požadavků týkajících se zajištění a fungování obsluhy full-service. Požadavky uvedené nyní nejsou dostatečně přesné. Žádáme o uvedení seznamu prací spadajících do rozsahu služeb full-service, což umožní přesně zpracovat model zajištění a způsob fungování obsluhy full-service i její ocenění. Žádáme také o poskytnutí údajů týkajících se počtu a frekvence nehod v období posledních deseti let na tratích, které mají obsluhovat dodaná vozidla.

3. Výzva k podání nabídek, bod 6

Zhotovitel žádá o změnu ustanovení vztahujícího se k termínu dodání poslední jednotky. Navrhujeme prodloužení lhůty na 3,5 roku od podepsání smlouvy. Podle mínění zhotovitele doba 30 měsíců není dostatečná na provedení předmětu smlouvy s ohledem na skutečnost, že je nezbytné získat také osvědčení o homologaci pro dva typy vozidel.

Informace zadavatele k žádosti č. 7 (poskytnuta dne 12. 7. 2017):

Ad 1)

Zadavatel považuje lhůtu stanovenou pro podání předběžných nabídek za přiměřenou a dostatečnou a nebude nyní přistupovat k jejímu prodloužení.

Ad 2)

Zadavatel účastníkům sdělil veškeré informace týkající se full-service, které jsou zadavateli známy. Zadavatel požaduje, aby účastníci potřebné postupy a mechanismy, které považují za nezbytné a vhodné pro zajištění plnění full-service, uvedli ve svých předběžných nabídkách. Detailní řešení full-service vzejde z jednání s účastníky. Pokud jde o údaje o počtu a frekvenci nehod v období posledních deseti let na předmětných tratích, nemá zadavatel takové údaje k dispozici.

Ad 3)

Zadavatel nyní nebude stanovený termín prodloužovat. Zadavatel doplňuje, že se jedná o předpokládaný termín a skutečný termín dodání se bude odvíjet, mimo jiné, od možností jednotlivých účastníků a bude stanoven až v rámci jednání s nimi.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 8 (obdržena dne 11. 7. 2017):

Na základě dokumentu JMK_Dodavka elektrických vozidel_vyzva k predbeznym nabidkam_priloha" (RÁMCOVÉ JÍZDNÍ ŘÁDY), strana 1:

Na základě kontroly celkového počtu potřebných EMU 310 u Varianty B bychom Vás rádi upozornili, že jsme dospěli k závěru, že celkový počet 25 ks jednotek nebude dostatečně pokrývat jízdní řád ve špičce.

1. Rádi bychom Vás laskavě požádali o potvrzení, že celková flotila 25ks EMU 310 plus 6ks EMU 140 bude reprezentovat provozní flotilu (nezahrnujíc provozní zálohu a možnou rezervu na údržbu), která je potřebná k tomu, aby provozovatel mohl řádně uskutečnit provoz na linkách S2 a S3 v obou scénářích. V tomto případě bychom Vás laskavě požádali o poskytnutí Vaší provozní kalkulace vedoucí k počtu 25ks EMU 310 plus 6ks EMU 140.

2. Rádi bychom vypisovatele soutěže laskavě požádali o poskytnutí předběžného plánu, kdy a k jakému bodu si udržovatel může převzít vlaky od provozovatel.

3. Rádi bychom vypisovatele soutěže laskavě požádali o vysvětlení, jak stabilní a jak pevný lze uvažovat provozní režim ve skutečném životě/provozu (permanентní zpoždění v denních výkonech na základě různých důvodů, které nesouvisí s výkonem&disponibilitou vozidel).

Na základě dokumentu JMK_Dodavka zeleznicnich vozidel_Zadavaci dokumentace_170116,

bod 12.2 a dokumentu JMK_Dodavka elektrických vozidel_vyzva k predbeznym nabidkam, bod 6, strana 3 Vás žádáme o vysvětlení.

4. Rádi bychom Vás laskavě požádali o potvrzení, že vypisovatel soutěže bude závazně investovat do nákupu dalšího počtu vozidel, které budou navrženy nabízejícím jako provozní záloha za jednotky mimo provoz z důvodu opravy ve stejném okamžiku, společně s pořízení základní provozní flotily 25x EMU 310 a 6x EMU 140.

5. Je umožněno nabízejícímu navrhnout provozní zálohu za jednotky mimo provoz z důvodu opravy spojením flotily EMU 310 a EMU 140%?

Na základě dokumentu JMK_Dodavka elektrických vozidel_vyzva k predbeznym nabidkam, bod 6, strana 5 Vás žádáme o vysvětlení.

6. Rozumíme správně, že nabízející má popsat záložní scénář, v případě že smlouva mezi nabízejícím a vypisovatel soutěže bude zrušena dříve z důvodů nedodržení podmínek z jedné nebo z druhé strany.

7. Rozumíme správně, že nabízející má v této části popsat, které závazky vidíme potřebné splnit ze strany provozovatele, tak aby nabízející byl schopen řádně udržovat vlaky.

Informace zadavatele k žádosti č. 8 (poskytnuta dne 14. 7. 2017):

Ad 1)

Zadavatel si je vědom, že jednotky v počtu 25 ks EMU 310 a 6 ks EMU 140 nepokryjí předložené scénáře. Důvodem je skutečnost, že provozní scénáře (rámcové jízdní řády) se ještě po zahájení zadávacího řízení po jednáních se sousedními kraji vyvíjely. Zadavatel v tuto chvíli předpokládá, že současně s uvedenými jednotkami využije svého vyhrazeného opčního práva a pořídí z opce ještě 5 ks EMU 310.

Ad 2)

Způsob předávání jednotek mezi výrobcem (poskytovatelem full-service) a dopravcem bude záviset především na možnostech výrobce, jakožto poskytovatele full-service. Zadavatel předpokládá, že konkrétní podmínky předávání jednotek včetně místa vzejdou z jednání zadavatele s účastníky.

Ad 3)

Zadavatel není nyní uvedené schopen exaktně odhadnout. Zadavatel proto pro ilustraci spolu s vysvětlením poskytuje dokument zpracovaný společností KORDIS JMK, a.s. se souhrnnými informacemi o pravidelnosti dodržování GVD, o zpožděních a jejich důvodech.

Ad 4)

Zadavatel nyní nepočítá s pořízením dalších jednotek nad rámec počtů uvedených v zadávací dokumentaci (základní počet + případné využití vyhrazeného opční práva). Způsob zajištění 100% disponibility jednotek je na výrobcí, přičemž zadavatel nevylučuje, aby výrobce za tímto účelem využíval záložní jednotky nad rámec jednotek pořízených zadavatelem a náklady s tím spojené promítl do celkové ceny za plnění veřejné zakázky (vč. full-service).

Ad 5)

Zadavatel uvádí, že co se týče provozní zálohy, je nutno splnit podmínky stanovené v zadávací dokumentaci, přičemž způsob jejího zajištění je gesci výrobce. Zadavatel obecně nevidí problém ve spojování obou typů jednotek, je ale nutné, aby výrobce vzal v potaz technické podmínky jednotlivých tratí (zejména délku nástupišť).

Ad 6)

Dle podmínek uvedených ve Výzvě k podání předběžných nabídek má účastník v předběžné nabídce uvést mj. důvody a způsoby zániku smluvního vztahu po dobu před dodáním elektrických jednotek a v průběhu poskytování full-service, včetně způsobu vypořádání vzájemných práv a povinností v závislosti na okamžiku a způsobu zániku smluvního vztahu, atd. Uvedený požadavek se týká obecně všech možných důvodů zániku závazku, nikoliv pouze zániku závazku z důvodů nedodržení podmínek ze strany zadavatele či výrobce.

Ad 7)

Ano, dle podmínek uvedených ve Výzvě k podání předběžných nabídek, účastník popíše nezbytnou míru součinnosti ze strany zadavatele a dopravce, kterou považuje za účelem řádného plnění povinností v rámci výroby, dodávky elektrických jednotek a full-servisu za nutnou.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 9 (obdržena dne 13. 7. 2017):

1. Výzva k podání předběžných nabídek se odkazuje v článku 4 poslední odstavec na Zadávací dokumentaci článek 10, kde jsou uvedeny informace na požadavky a zpracování předběžných nabídek.

a) pouze v bodu 10.1 Zadávací dokumentace se hovoří o **předběžné nabídce a (konečné) nabídce**, v ostatních bodech 10.2 – 10.5 se hovoří pouze o nabídce.

Jakým způsobem a v jakém rozsahu se mají aplikovat body 10.2 – 10.5 na předběžnou nabídku?

b) V bodě 10.5 jsou uvedeny další údaje k doporučené struktuře nabídky

10.5. Nabídka bude předložena minimálně s následujícím obsahem v doporučené struktuře:

- vyplněný krycí list nabídky obsahující identifikační údaje účastníka zadávacího řízení, a to obchodní firmu nebo název, sídlo, právní formu, identifikační číslo, bylo-li přiděleno, pokud jde o právnickou osobu, a obchodní firmu nebo jméno a příjmení, sídlo, popřípadě místo trvalého pobytu, identifikační číslo, bylo-li přiděleno, pokud jde o fyzickou osobu;
- obsah nabídky, včetně seznamu příloh;
- dokument popisující vlastní předmět nabídky dle čl. 2 zadávací dokumentace;
- identifikace známých poddodavatelů;
- zpracování nabídkové ceny v souladu s požadavky zadavatele uvedenými v čl. 5 zadávací dokumentace;
- veškeré další údaje nezbytné pro posouzení a hodnocení nabídek (pokud nebudou předloženy v rámci dokumentů uvedených shora).

Které požadavky z bodu 10.5 mají být přeloženy v rámci předběžné nabídky?

2) Má být součástí předběžné nabídky i kompletní návrh smlouvy / smluv nebo mají být uvedeny samostatně pouze body **dle článku 6 Obsah předběžných nabídek/ odstavec Základní parametry obchodní podmínek** z Výzvy k podání předběžných nabídek?

3) Vzhledem ke skutečnosti, že se má podle **Výzvy k podání předběžných nabídek** jednat v první fázi o zpracování předběžných nabídek, vycházíme ze skutečnosti, že jejím předmětem nebude nabídková cena. Je tento předpoklad správný a v souladu s bodem 10.5 Výzvy k podání předběžných nabídek?

4) Žádáme o potvrzení, že pro výpočet ceny za full-service elektrických jednotek má být použit roční proběh jednotek dle článku 5 Zadávací dokumentace:

1 EMU 310 (EMU310 km / rok), tj. 170 000 km/rok,

1 EMU 140 (EMU140 km / rok), tj. 60 000 km/rok.

5) **V čl. 6 Obsah předběžných nabídek**, část **Informace k zajištění a fungování full-service**

Výzvy k podání předběžných nabídek je uveden předpoklad 100% disponibility nových elektrických vozidel.

Jak lze vykládat pojem předpoklad?

Jakým způsobem bude probíhat výpočet disponibility, je stanoven vzorec výpočtu, časové období pro hodnocení disponibility, počet vozidel hodnocených v daném časovém období (jednotlivé typy EMU, všechny jednotky,...)? Je součástí nedisponibility vozidel i doba provádění preventivní údržby (údržba plánovaná podle plánu údržby výrobce vozidla)?

6) Jak budou zajištěny platby za služby full-service? Jde o měsíční platby jako násobek poměrné části jednotkových ročních nákladů (jednotkokm) příslušné EMU za měsíc a příslušného měsíčního podílu odhadovaného průměrného ročního proběhu EMU?

7) Odstavování souprav **dle článku 2 Obsah předběžných nabídek/ odstavec Informace k zajištění a fungování full-service** z Výzvy k podání předběžných nabídek:

Účastník rovněž uvede, kde předpokládá odstavení jednotek mimo pravidelné provozní nasazení, a to včetně dlouhých obrátů daných turnusem (např. v nočních hodinách, o víkendech, mimo přepravní špičku apod.). Zadavatel jako přílohu této výzvy účastníkům poskytuje rámcové jízdní řády

Dle našeho názoru by provozní odstavování jednotek mělo spadat do kompetence / zodpovědnosti provozovatele elektrických jednotek.

Je třeba tuto situaci řešit ze strany Dodavatele vozidel resp. zajišťování full-service v nabídce?

8) Budou jízdenkové automaty, validátory jízdenek a informační systém pro nevidomé dle **Přílohy č. 1, bod Podrobnější popis některých technických podmínek** Zadávacích podmínek součástí dodávky zadavatele? Nebo toto má být plně zajištěno dodavatelem vozidla vč. Výběru dodavatele a typu těchto systémů za předpokladu splnění požadované technické specifikace?

V případě, že by tyto systémy měly být z důvodů jednotnosti na provozovaných vozidlech určeny Zadavatelem, žádáme o specifikaci výrobce a typu.

9) K zajištění náhradních souprav je specifikováno v **čl. 6 Obsah předběžných nabídek**, část **Informace k zajištění a fungování full-service** se uvádí že: zadavatel předpokládá využití opčního práva pro pořízení tří až čtyř záložních jednotek EMU310, z čehož jedna bude sloužit jako operativní záloha pro řešení provozních mimořádností a další dvě až tři potom budou sloužit jako provozní záloha za jednotky odstavené z důvodu oprav. Přičemž Účastník řízení má zajistit dostatečný počet náhradních souprav, jež budou sloužit jako dočasná náhrada za jednotky po takovém poškození, které znemožní jejich dlouhodobé nasazení do provozu.

Do jaké míry je možno s výše uvedeným předpokladem pořízení náhradních souprav Zadavatelem počítat zejména při výpočtech disponibility?

Informace zadavatele k žádosti č. 9 (poskytnuta dne 18. 7. 2017):

Ad 1)

Zadavatel uvádí, že čl. 10.2 – 10.5 se vztahují rovněž na předběžnou nabídku s tím, že její součástí nemusí být návrh smlouvy s přílohami. V souvislosti s rozsahem návrhu smluvních podmínek, který musí být součástí předběžné nabídky, zadavatel odkazuje na čl. 6 Výzvy k podání předběžných nabídek a předchozí vysvětlení zadávací dokumentace (informace zadavatele k žádosti č. 6 (poskytnuta dne 4. 7. 2017)).

Účastník je tedy povinen respektovat rovněž čl. 10.5 zadávací dokumentace s přihlédnutím k tomu, že se jedná o předběžnou nabídku. Náplň *dokumentu popisujícího vlastní předmět nabídky dle čl. 2 zadávací dokumentace* je pak pro účely předběžné nabídky vymezena v čl. 6 Výzvy k podání předběžných nabídek. Pokud jde o požadavek na vyčíslení nabídkové ceny a

uvedení poddodavatelů již předběžné nabídky odkazuje zadavatel opět na již poskytnuté vysvětlení (viz informace zadavatele k žádosti č. 6 (poskytnuta dne 4. 7. 2017)). V dalším požadovaný obsah předběžné nabídky vyplývá z Výzvy k jejímu podání.

Ad 2)

Zadavatel odkazuje na předchozí vysvětlení zadávací dokumentace (viz informace zadavatele k žádosti č. 6 (poskytnuta dne 4. 7. 2017)).

Ad 3)

Zadavatel odkazuje na předchozí vysvětlení zadávací dokumentace (viz informace zadavatele k žádosti č. 6 (poskytnuta dne 4. 7. 2017)).

Ad 4)

Zadavatel sděluje, že vyčíslení příslušných proběhů ověřuje a informaci poskytne v nejkratším možném termínu.

Ad 5)

Zadavatel 100% disponibilitu toliko předpokládal, neboť zakázka má být kofinancována z Operačního programu doprava a v době přípravy zadávací dokumentace neznal finální znění příslušné dotační podmínky. Zadavatel blíže odkazuje na odpověď na dotaz č. 9 níže.

Ad 6)

Zadavatel prozatím předpokládá hrazení služeb full-service prostřednictvím měsíčních plateb podle skutečného počtu ujetých jednotkokm s tím, že výsledný způsob úhrady vzejde z jednání s účastníky.

Ad 7)

Způsob předávání jednotek mezi výrobcem (poskytovatelem full-service) a dopravcem bude záviset především na možnostech výrobce, jakožto poskytovatele full-service. Zadavatel předpokládá, že konkrétní podmínky předávání jednotek, včetně místa předávání vzejdou z jednání účastníků.

Ad 8)

Pořízení, provedení, funkčnost a způsob údržby těchto komponentů bude předmětem jednání s účastníky.

Ad 9)

Požadavek na zajištění plné disponibility má zabránit situacím, kdy dopravce, který zajišťuje dopravu jednotkami dodávanými výrobcem, nebude mít k dispozici žádná vozidla. Pro zajištění výpadků (např. při opravách) mají sloužit jako náhrada právě jednotky operativní a provozní zálohy. V případě většího výpadku než stačí pokrýt tato vozidla, je na výrobcu, aby v rámci full-service počítal i s variantou, že bude muset dopravci (provozovateli) vozidel zajistit železniční vozidla tak, aby byly všechny vlaky dle jízdního řádu zajištěny. Zadavatel

dále sděluje, že další vozidla, nad rámec smlouvy, do svého majetku pořizovat nebude. Zadavatel současně uvádí, že prozatím předpokládá, že výrobce bude náhradní jednotku povinen nasadit do provozu do 6 hodin od vzniku poškození jednotky turnusové v případě, kdy nebude schopen pokrýt výpadek jednotkami z provozní zálohy. Náhradní jednotka musí splňovat minimálně následující parametry:

- vratná souprava,
- obsaditelnost soupravy stejná, nebo vyšší, jako turnusová jednotka,
- souprava bude sestavená z velkoprostorových vozů,
- souprava bude vybavena systémem centrálního zavírání dveří, které budou za jízdy blokovány,
- vybavení klimatizací v prostorech pro cestující,
- vybavena zásuvkami s napětím 230 V pro napájení drobné elektroniky a přenosných počítačů v počtu nejméně jedné zásuvky na 4 místa k sezení (s výjimkou sklopných sedaček),
- obdobné dynamické vlastnosti jako jednotka, již tato souprava nahrazuje; zejména zrychlení, maximální rychlost, technologická doba pro úvrat,
- nejméně jeden vůz v soupravě vozidel bude vybaven pro přepravu osob se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s článkem 4.2.2 „Vozidla“ předpisu TSI pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (postačuje vagónová zdvihací plošina),
- vybavena toaletou minimálně dle platných norem TSI (ve vztahu k počtu míst k sezení), přičemž alespoň jedno WC v soupravě musí být bezbariérově dostupné dle příslušných předpisů TSI^[1]- přípustné jsou pouze toalety s uzavřeným systémem,
- dle platných norem TSI (ve vztahu k počtu míst k sezení) případně v soupravě příslušný počet míst pro přepravu dětských kočárků a na každých 100 míst k sezení případnou v soupravě alespoň 2 místa pro přepravu jízdních kol (variantně lyží), vozidla jsou vybavena systémem centrálního zavírání a blokování dveří.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 10 (obdržena dne 17. 7. 2017):

^[1] Podle článku 4.2.2.5 „Toalety“ a 5.3.2.4 „Univerzální toaleta“ rozhodnutí komise 1300/2014/EU ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Podle zadávací dokumentace úseku 10.5 je nutné, vyplněný krycí list.

Formát šablony jsem nemohl najít. Je Šablona k dispozici pro stažení?

Informace zadavatele k žádosti č. 10 (poskytnuta dne 18. 7. 2017):

Zadavatel nebude poskytovat vzor krycího listu. Tento musí vyhovovat požadavku čl. 10.5 zadávací dokumentace.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 11 (obdržena dne 18. 7. 2017):

Žádám vás, abyste nám mohli poslat podmínky pro zadání zakázky (Podle kapitoly 9, str 9 zadávací dokumentace).

Informace zadavatele k žádosti č. 11 (poskytnuta dne 18. 7. 2017):

Zadavatel uvádí, že způsob hodnocení nabídek je uveden v čl. 5 zadávací dokumentace ze dne 12. 12. 2016 uveřejněné na profilu zadavatele.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 12 (obdržena dne 21. 7. 2017):

1. Výzva k podání nabídky, bod 4

Rádi bychom se vypisovatele zeptali, zda můžeme předložit dvojjazyčný návrh smlouvy (český a anglický jazyk), tak abychom usnadnili případnou diskusi nad podmínkami smlouvy?

2. Výzva k podání nabídky, bod 4

Rádi bychom vypisovatele soutěže laskavě požádali o prodloužení podání předběžných nabídek o 1,5 měsíce, tak abychom měli dostatek času na přípravu předběžné nabídky. Je potřeba zadávací dokumentaci prostudovat, zanalyzovat a navrhnout Vám co nejvýhodnější řešení, tak aby výsledná předběžná nabídka korespondovala s Vaší výzvou k podání nabídek. V neposlední řadě je nutné všechny dokumenty přeložit do českého jazyka.

Informace zadavatele k žádosti č. 12 (poskytnuta dne 26. 7. 2017):

Ad 1)

Účastník může, pro lepší orientaci, součástí předběžné nabídky učinit obchodní podmínky v dvojjazyčném provedení (ČJ/AJ), nicméně s ohledem na skutečnost, že jazykem řízení je čeština a dikci čl. 10.2 zadávací dokumentace, bude vždy rozhodující české znění.

Ad 2)

Zadavatel považuje lhůtu poskytnutou pro podání předběžných nabídek za dostatečnou a nebude přistupovat k jejímu prodloužení. Zadavatel zdůrazňuje, že se jedná o lhůtu k předložení toliko předběžných, nikoli finálních, nabídek.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 13 (obdržena dne 31. 7. 2017):

Je vypisovatelem výběrového řízení povoleno, aby nabízející předložil výkresy/náčrty/obrázky v požadovaném technickém popisu železničního elektrického vlaku, kde by byly tyto technické údaje uvedeny v originálním jazyce výrobce (např. Polsky,

Německy,...)? Bude vypisovatel výběrového řízení akceptovat takový případ, že nabízející poskytne k výkresu/náčrtku(ům)/obrázku(ům) odděleně tabulku/dokument s odpovídajícím českým překladem zmíněných technických položek ve výkresu(ech)/náčrtku(cích)/obrázku(cích)?

Informace zadavatele k žádosti č. 13 (poskytnuta dne 3. 8. 2017):

Jestliže účastník v předběžné nabídce doloží výkres/náčrtek/obrázek železniční elektrické jednotky opatřený technickými popisy v cizím jazyce, je takový dokument povinen opatřit rovněž překlady těchto názvů do češtiny, a to při zachování dostatečné přehlednosti tohoto dokumentu.

Informace zadavatele k žádosti č. 9 (poskytnuta dne 3. 8. 2017):

S odkazem na rámcové jízdní řády, jež jsou součástí Výzvy k podání předběžných nabídek, upravuje zadavatel údaje uvedené v čl. 5 Zadávací dokumentace o ročním proběhu pořizovaných železničních jednotek.

Celkový proběh všech jednotek na stávající infrastrukturu (EMU 310 i EMU 140) činí:

- pro EMU 310 – cca 3 840 244 jednotkokm/rok;
- pro EMU 140 – cca 222 800 jednotkokm/rok.

Odhadovaný průměrný roční proběh jedné turnusované EMU 310 (EMU 310 km / rok) na stávající infrastrukturu činí nově cca 142 231 km.

Odhadovaný průměrný roční proběh jedné turnusované EMU 140 (EMU 140 km / rok) na stávající infrastrukturu činí nově cca 37 133 km.

Zadavatel dále doplňuje, že odhadovaný průměrný denní proběh 1 EMU 310 (EMU 310 km / den) na stávající infrastrukturu činí cca 390 km a odhadovaný průměrný denní proběh 1 EMU 140 (EMU 140 km / den) činí cca 102 km.

Při stanovení výše proběhů zadavatel vycházel z předpokládaného turnusového počtu 27 EMU 310 a 6 EMU 140. Zadavatel dále – v souladu s odpovědí na žádost o vysvětlení č. 8 – předpokládá, že z celkového počtu 30 pořízených EMU 310 budou dvě EMU 310 tvořit provozní zálohu turnusových jednotek za účelem provozního ošetření a jedna EMU 310 bude využita jako pohotovostní jednotka (tj. jednotka připravená k okamžitému nasazení v případě potřeby).

Vysvětlení zadávací dokumentace poskytnuté zadavatelem bez předchozí žádosti (poskytnuto dne 3. 8. 2017):

Zadavatel tímto dává účastníkům k dispozici též jízdní řád vlakové linky S51 (Vranovice) – Zaječí – Břeclav, o jejímž zavedení se uvažuje po realizaci spojky Šakvice – Hustopeče. Potřebné vozidlo (jednotka EMU 140) bude získáno na úkor jedné z posilových jednotek EMU 140 linky S3, protože na nové infrastrukturu po vybudování spojek se předpokládá

rovnoměrnější rozložení frekvence mezi vlaky 30 a 60minutové sítě na jedné straně a vlaky 15minutové sítě na straně druhé. Zadavatel účastníkům poskytuje rovněž upravený jízdní řád linky S3 ve variantě po spojkách, v němž došlo k vypuštění jednoho páru posilových jednotek EMU 140 (u vlaků č. 4602 a 4603).

Vysvětlení zadávací dokumentace poskytnuté zadavatelem bez předchozí žádosti (poskytnuto dne 7. 8. 2017):

V souvislosti s informací zadavatele k žádosti č. 9 (zde analogicky k dikci ust. § 98 odst. 4 ZZVZ) a vysvětlení dokumentace poskytnuté zadavatelem bez předchozí žádosti dne 3. 8. 2017 zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání předběžných nabídek do 20. 9. 2017, 16:00.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 14 (obdržena dne 4. 8. 2017):

1. Chápeme správně, že zadavatel se rozhodl změnit článek 2, bod 2.1 Zadávací dokumentace a nyní požaduje po nabízejících nabídku na celkový počet vozidel skládajících se ze 30 vlaků typu EMU 310 a ze 6 vlaků typu EMU 140, včetně 3 rezervních vlaků typu EMU 310, jak bylo zmíněno výše?

Pokud ano, tak Vás laskavě žádáme o opravení článku 2, bodu 2.1 Zadávací dokumentace.

2. Rozumíme správně, že roční proběh celé flotily je 3.840.244km za rok u typu EMU 310 a 222.800km za roku u typu EMU 140. Množství objednaných vlaků bude 30 u typu EMU 310 a 6 u typu EMU 140. Roční proběh jednoho vlaku je stanoven ročním proběhem celé flotily, který zůstane konstantní. Toto nás vede k ročnímu proběhu jednoho vlaku typu EMU 310 na 128.008km a u typu vlaku EMU 140 na 37.133km. Prosíme Vás o potvrzení, že jsme Vaši informaci pochopili správně.

3. Má zadavatel v úmyslu taktéž opravit hodnocení nabídek uveřejněné v článku 5. zadávací dokumentace, tj. Počet vlaků typu EMU 310 – kritérium „a“ bude opraveno z 25 jednotek na 30 jednotek. Kritérium „m“ ze 170.000 km/rok bude opraveno na 128.008 km/rok a kritérium „n“ ze 60.000 km/rok bude opraveno na 37.133 km/rok.

4. Povede tato korekce celkového počtu vlaků automaticky k předdefinování kritéria H1 max“ týkající se maximální ceny jednotek?

5. Pokud ano, tak bychom rádi požádali zadavatele, aby informoval nabízející o nové hodnotě kritéria “H1 max” a náležitě opravil/pozměnil článek 5 zadávací dokumentace.

Informace zadavatele k žádosti č. 14 (poskytnuta dne 9. 8. 2017):

Ad 1)

Zadavatel neupravil rozsah pořizovaných jednotek, tj. předmětem je i nadále 25 základních jednotek (EMU 310) a 6 posilových jednotek (EMU 140) s možností využití opce na dalších 6 základních jednotek (EMU 310) a 5 posilových jednotek (EMU 140).

Ad 2) až 5)

Zadavatel k těmto dotazům uvádí následující. Při stanovení nabídkové ceny v rámci předběžné nabídky budou účastníci vycházet z údajů uvedených v čl. 5 zadávací dokumentace, tj. z počtu jednotek 25 ks EMU 310 a 6 ks EMU 140 a proběhů 170 000 km/rok pro 1 EMU 310 a 60 000 km/rok pro 1 EMU 140. Stejně tak zůstává v platnosti hodnota H1max uvedená v čl. 5. zadávací dokumentace.

Zadavatel ve Výzvě k podání předběžných nabídek a v Informaci k žádosti č. 9 ze dne 3. 8. 2017 účastníkům poskytl rámcové jízdní řády, resp. aktualizované proběhy jednotek. Tyto informace mají účastníkům sloužit k přesnější představě o možném objemu objednávaných výkonů v železniční dopravě. Zadavatel však upozorňuje, že se jedná toliko o odhad zadavatele a budoucí množství objednávaných výkonů nyní nelze přesněji predikovat, a proto pro účely stanovení nabídkové ceny ponechává jako rozhodné údaje uvedené v čl. 5 zadávací dokumentace. Aktualizované údaje o probězích jsou tedy pouze ilustrativní.

Jak již zadavatel uvedl dříve, pro zajištění provozu předpokládá pořízení 5 ks jednotek EMU 310 z vyhrazené opce, a to zřejmě již od počátku zahájení provozu jednotek.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 15 (obdržena dne 16. 8. 2017):

1) Zadavatel v příloze č. 1 Zadávací dokumentace — Technické požadavky na nové železniční elektrické jednotky pro Jihomoravský kraj", v bode 3, písm. a) definuje požadavky na měrný výkon alespoň 11 kW/t, zrychlení nejméně 1,1 m/s² a minimální adhezní hmotnost jednotky 40%.

Dodavatel se k požadovaným základním technickým parametrům měrný výkon alespoň 11 kW/t, zrychlení nejméně 1,1 m/s² a minimální adhezní hmotnost jednotky 40% dotazuje pro jaké podmínky je povinen tyto parametry plnit, resp. žádá o potvrzení, že uvedené parametry mají odpovídat následujícím obvykle používaným podmínkám:

Požadavkem „měrný výkon 11 kW/t“ je myšlen výkon trvalý při normálním provozním užitečném zatížení dle ČSN EN 15663 (tzn. při „provozní hmotnosti“)?

Požadovaný „podíl adhezní hmotnosti [40%]“ má být dodržen při normálním provozním užitečném zatížení dle ČSN EN 15663 (tzn. při „provozní hmotnosti“)?

Požadované zrychlení 1,1 m/s² má být dodrženo na vodorovné a přímé trati se sklonem 0 %, v rychlostním pásmu 5 až 50 km/h a při normálním provozním užitečném zatížení dle ČSN EN 15663 (tzn. při „provozní hmotnosti“)?

2) Zadavatel v čl. 6 Výzvy k podání nabídek požaduje předložení předpokládaného harmonogramu dodávek jednotek od okamžiku účinnosti smlouvy až do okamžiku nasazení

poslední jednotky do provozu s cestujícími (včetně předpokládaného homologačního procesu) s tím, že Zadavatel předpokládá, že homologované jednotky bude přebírat jednotlivě s tím, že dodávka poslední jednotky by se měla optimálně uskutečnit nejpozději do 2,5 let od účinnosti smlouvy.

Dodavatel se k požadavku na předložení předpokládaného harmonogramu dodávek jednotek do provozu s cestujícími dotazuje:

Co přesně má požadovaný harmonogram dodávek obsahovat? Jedná se pouze o harmonogram samotných dodávek jednotek s vyznačením etapy homologace jednotky, nebo o kompletní harmonogram projektu s vyznačením i dílčích etap projektu (konstrukce, výroba, zkoušky apod.)? Pokud ano, tak prosíme sdělit konkrétněji kterých etap projektu.

Termínem „dodávka do provozu s cestujícími“ je myšlena dodávka s doklady dle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, tj. zejména včetně všech předepsaných průkazů způsobilosti?

Informace zadavatele k žádosti č. 15 (poskytnuta dne 17. 8. 2017):

Ad 1)

Zadavatel k těmto dotazům uvádí, že při tvorbě požadavků na základní technické parametry měrný výkon alespoň 11 kW/t a minimální adhezní hmotnost jednotky 40% vycházel z technické normy ČSN EN 15663, a to pro normální provozní užitečné zatížení, tedy při provozní hmotnosti vozidla. Zadavatel dále uvádí, že rovněž požadované zrychlení 1,1 m/s² je uvažováno ve vztahu k technické normě ČSN EN 15663 a při normálním provozním zatížení, kdy, kromě jiného, byl při jeho definování brán zřetel na to, aby bylo dosaženo co nejoptimálnější spotřeby elektrické energie. Toto zrychlení je pak skutečně uvažováno na přímé koleji se sklonem 0 %, a pro rychlost až 50 km/h. Současně zadavatel podotýká, že i tento bod, stejně jako následující, může být předmětem jednání s účastníky..

Ad 2)

Zadavatel upřesňuje, že by se mělo jednat o základní harmonogram projektu s vyznačením zásadních etap projektu (design review, výroby skříní vozidla, povrchové úpravy, montáže, zprovoznění a zkoušek a homologace a termínů dodávek do provozu s cestujícími). Zadavatel dále uvádí, že s ohledem na dosavadní praxi v České republice, stejně jako s ohledem na platnou národní legislativu, je termínem „dodávka do provozu s cestujícími“ myšlena dodávka vozidel s doklady dle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, tj. zejména včetně všech předepsaných průkazů způsobilosti.

Vysvětlení zadávací dokumentace z vlastního podnětu zadavatele (poskytnuto dne 28. 3. 2018)

Zadavatel bez předchozí žádosti poskytuje účastníkům následující vysvětlení zadávací dokumentace podle ust. § 98 odst. 1 ZZVZ.

Zadavatel dne 25. 2. 2018 zadávací dokumentaci doplnil o Smlouvu o zajištění spolupráce a poskytování součinnosti mezi dodavatelem, Jihomoravským krajem a dopravcem (dále jen „*Smlouva o zajištění spolupráce*“). Zadavatel tímto poskytuje vysvětlení a vodítka k interpretaci některých ustanovení Smlouvy o zajištění spolupráce.

Čl. II. odst. 3 Smlouvy o zajištění spolupráce

Zadavatel dikci pravidla zvolil záměrně tak, aby toto pokrylo veškeré situace, o nichž lze v praxi reálně uvažovat. Byť samozřejmě nelze vyloučit, že při výkonu full-service může výjimečně dojít k situaci, kdy bude sporné, zda souprarová jízda byla či nebyla vykonána z důvodu vykonání full-service činnosti, nedomnívá se zadavatel, že půjde o situace jakkoliv frekventované. Zadavatel dané ustanovení coby jeho autor interpretuje tak, že souprarovou jízdou za účelem full-service bude každá jízda, která by nebyla uskutečněna, pokud by vybraný dodavatel nebyl povinen provést daný full-service zásah. K uvedenému je nutné zmínit, že ne každý full-service zásah bude vyžadovat provedení samostatné souprarové jízdy, neboť některé z problémů bude možné vyřešit např. distančně (v rámci komunikace pracovníků vybraného dodavatele s pracovníky dopravce, např. se strojvůdcem příslušné jednotky) či fyzickým zásahem bez toho, aby bylo nutné jednotku dopravovat do depa vybraného dodavatele (např. operativním zajištěním čištění úklidovou četou).

Čl. II. odst. 4 písm. d) Smlouvy o zajištění spolupráce

Zadavatel uvádí, že podrobná specifikace školení, včetně jasného určení jeho rozsahu, bude součástí obchodních podmínek, které budou součástí zadávací dokumentace veřejné zakázky (návrh zadavatel připravuje).

Čl. II. odst. 9 písm. b) Smlouvy o zajištění spolupráce

Zadavatel uvádí, že příslušný článek Smlouvy o zajištění spolupráce je nutné vykládat tak, že součástí full-service není toliko samotný úkon doplňování mýdla, ručníků, toaletního papíru do jednotek, což zajistí dopravce. Tyto prostředky však bude pro dopravce povinen zajistit vybraný dodavatel, a to v rámci výkonu full-service činností a náklady na jejich dodávku tak vybraný dodavatel nacení v rámci plateb za full-service. Specifikace full-service bude součástí obchodních podmínek, které budou součástí zadávací dokumentace veřejné zakázky (návrh zadavatel připravuje).

Zadavatel sděluje, že přistoupil k úpravě Smlouvy o zajištění spolupráce v tom smyslu, že v ní zakotvuje výslovnou volbu českého právního řádu jako rozhodného práva a prorogaci

českých soudů. Upravenou Smlouvu o zajištění spolupráce zadavatel odeslal všem účastníkům.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 16 (obdržena dne 16. 4. 2018):

Žádost o dodatečné informace:

Oddělené měření trakční spotřeby a spotřeby pro klimatizaci, topení a větrání

U osobních zastávkových vlaků je spotřeba elektrické energie pro udržování parametrů vnitřního prostředí ve vozech (topení, ventilace, klimatizace) hodnotově téměř srovnatelná se spotřebou elektrické energie pro trakci.

K simulaci spotřeby elektrické energie pro trakci lze využít zkušební okruh, neboť na něm lze dobře vytvořit reprodukovatelné podmínky pro validaci výpočtu trakční spotřeby jízdního cyklu (vzdálenost zastávek, jízdní řád, rychlostní profil) včetně simulace obsazení (přídavná závaží 80 kg/cestujícího). Určení spotřeby energie pro klimatizaci ale není tak jednoduché, protože spotřeba závisí vedle vnější a vnitřní teploty na mnoha vedlejších faktorech - intenzita a úhel slunečního svitu, vítr, srážky, teplo vyzařované cestujícími, množství přiváděného čerstvého vzduchu. Tyto podmínky není možné na okruhu v náhodně proměnném počasí nastavit a validovat tak výpočet. Ten by byl v tomto případě nesmírně složitý a zahrnoval by velké nepřesnosti, protože zohlednění všech těchto parametrů by znamenalo spočítat řádově stovky variant výpočtů s nejrůznějšími kombinacemi jmenovaných parametrů.

Žádost o dodatečné informace č. 1

Pro jednoduchost a jednoznačnost výpočtu proto Záměrně navrhuje od sebe oddělit výpočet trakce a klimatizace. Při ověření spotřeby na okruhu by se klimatizace prostoru pro cestující nechala vypnutá a klimatizace kabiny strojvedoucího by běžela pouze v režimu větrání. Zkušební jízdy se tak do značné míry oprostí od závislosti na počasí a Zadavatel pak dostane přesné a jednoznačné hodnoty trakčních parametrů, které hrají v celkové spotřebě dominantní roli. Žádáme Zadavatele o zvážení této úpravy.

Žádost o dodatečné informace č. 2

Pro celkové zjednodušení výpočtu trakčních parametrů Záměrně navrhuje brát v úvahu vypnutou klimatizaci pro cestující, jízdu na suché koleji, teplotu 18°C, atmosférický tlak 1013 hPa, relativní vlhkost vzduchu 50% a sílu větru do 1 m/s. Žádáme Zadavatele o zvážení této úpravy výpočtu.

K simulaci spotřeby elektrické energie pro udržování parametrů vnitřního prostředí ve vozech (topení, ventilace, klimatizace) lze následně využít metodiku EVZ vypracovanou společností DB Systemtechnik. Ta umožňuje spotřebu klimatizace poměrně přesně vypočítat. Spotřeba energie na trakci a klimatizaci se následně sečte. Výpočet klimatizace se následně může validovat v klimatické komoře, neboť v ní lze dobře vytvořit reprodukovatelné a kalibrované podmínky pro validaci výpočtu (teplota okolí, intenzita a úhel slunečního svitu, vítr, srážky, ...) včetně simulace obsazení. Tato metodika je v oboru běžně používána, takže lze prokázat výpočet již provedenými měřeními na stejném typu vozidla se stejnou jednotkou klimatizace. Záměrně tak dostane přesné a jednoznačné parametry spotřeby vozidla, podle kterých lze snadno spočítat spotřebu energie za rok provozu bez nutnosti provádět poměrně nákladné testy v akreditovaných laboratořích. Projektově specifické odchylky (např. obsazení cestujícími) budou řešeny delta výpočtem odsouhlaseným Zadavatelem, Záměrně a akreditovaným institutem.

Metodika EVZ zahrnuje výpočet šesti referenčních režimů chodu pro různé obsazenosti a parametry vnějšího prostředí. Výpočet zahrnuje rovněž doby chodu v daném režimu v průběhu roku. Váženým průměrem hodnot výpočtu pak lze určit poměrně přesně celkovou spotřebu klimatizace za rok provozu.

Pokus č.	Vnější teplota (°C)	Rychlost (m/s)	Intenzita slunečního svitu (W/m ²)	Obsazení cestujícími (%)	Vnější vlhkost vzduchu (%)	Koeficient (h)
1	-5	1	146	20	82	1396
2	0	1	85	50	85	1182
3	10	1	136	100	82	1563
4	15	1	219	50	75	1083
5	25	1	496	50	45	864
6	35	1	555	100	41	138

Žádost o dodatečné informace č. 3

Dále Zámce žádá o doplnění režimu chodu podpůrných systémů jako osvětlení, WC, informační systémy apod. Zámce navrhuje zohlednit tyto systémy již při výpočtu, neboť je jejich závislost na vnějších parametrech zanedbatelná.

Rekuperace

Podle zákona o dráhách č. 266/1994 Sb., § 49 b je provozovatel dráhy, která je součástí evropského železničního systému (všechny celostátní tratě v ČR náleží do evropského železničního systému), zajistit při jejím provozování dodržení technických specifikací propojitelnosti, tedy TSI.

Podle technické specifikace při interoperabilitě subsystému energie železničního systému v Unii (Nařízení Komise (EU) č. 1301/2014), článek 4.2.6. 1 musí být střídavé napájecí soustavy navrženy tak, aby umožňovaly rekuperační brzdění schopné bezproblémové výměny energie buď s jinými vlaky, nebo jakýmkoliv jiným způsobem.

Podle energetického zákona ČR a navazujících předpisů může trakční napájecí stanice dráhy nejen odebírat elektrickou energii z distribuční sítě, ale i dodávat elektrickou energii do distribuční sítě. Příslušné s tím související technické a procesní požadavky jsou splnitelné.

Dosud je na železnici v ČR zavedena jednotná paušální měrná spotřeba elektrické energie, která činí u osobních zastávkových vlaků 0,040 kWh/tkm (na vstupu trakční napájecí stanice z distribuční soustavy). Elektrickou energii dosud nakupují ČD a ostatním dopravcům ji účtují podle vykonané dopravní práce (tkm) a podle paušálů měrné spotřeby, na případnou rekuperaci není brán zřetel.

Od 1.1.2019 nově přebírá nákup energie SŽDC. Spolu s tím bude postupně zavedena i platba podle skutečné spotřeby energie měřené elektroměrem na vozidle, korigované o ztráty vznikající v pevných trakčních zařízeních (mezi vstupem trakční napájecí stanice a sběračem vozidla). SŽDC k tomu osazuje vozidla čtyřkvadrantovými elektroměry (měření z trakčního vedení vozidlem odebrané, i do trakčního vedení vozidlem navrácené činné i jalové energie). Výsledná spotřeba bude počítána podle rozdílu korigované odebrané a rekuperované energie.

Pokud by vozidlo dopravující osobní zastávkový vlak nevyužívalo rekuperační brzdění, bude jeho skutečná (změřená) měrná spotřeba elektrické energie dosahovat hodnot kolem 0,050 až 0,070 kWh/tkm, tedy dopravce (a přeneseně objednatel) by platil za energii mnohem více, než platí doposud podle paušální hodnoty (0,040 kWh/tkm). Tedy došlo by k nárůstu provozních nákladů.

Naproti tomu s rekuperací, která dokáže ušetřit 30-50% energie, se skutečná hodnota dostane pod hodnotu 0,040 kWh/tkm. S rekuperací by tedy došlo k úspoře nákladů.

Kontrolní měření na zkušebním okruhu má proto smysl provádět pouze v režimu odpovídajícím reálnému provozu podle zákona o dráhách a TSI ENE, tedy s rekuperací. Tento režim též odpovídá chystané platbě za elektrickou energii podle rozdílu odebrané a navrácené energie. Doporučujeme zkoušet a hodnotit vozidlo v režimu s rekuperací, který odpovídá reálnému provozu moderních vozidel a požadavkům zákona o dráhách a TSI ENE. Takové měření je plně relevantní pro výši provozních nákladů vozidla, neboť v provozu bude využívána rekuperace.

Možnost rekuperace má naprosto zásadní vliv na spotřebu elektrické energie. Dostatečně dimenzované dynamické brzdění má také nezanedbatelný vliv na opotřebení brzd. Dynamické vlastnosti vozidla spolu s možností rekuperace mají naprosto zásadní vliv na celkovou ekonomiku vozidla pro provozovatele. Zkušební okruhy rekuperaci umožňují a na zkušebních okruzích již Zájemce tyto zkoušky včetně rekuperace prováděl.

Celková spotřeba trakční energie je závislá hlavně na použití energeticky úsporných komponent, účinnosti trakčních komponent, hmotnosti vozidla a na schopnosti vracet co největší podíl energie zpět do sítě. Hmotnost a kvalitu komponent, zejména jejich účinnost zhodnotí jak metoda s, tak bez použití rekuperace podobně. Vozidlo hodnocené jako úsporné metodikou s rekuperací bude úsporné rovněž v případném provozu bez rekuperace. Naopak metoda výpočtu bez rekuperace nijak neohodnotí schopnost vozidla vracet v dostatečné míře energii do sítě. Zadavatel se tímto připraví o možnost zhodnotit jeden z podstatných parametrů vozidla bez jakékoliv další přidané hodnoty.

Žádost o dodatečné informace č. 4

Zájemce proto jednoznačně doporučuje posuzovat vozidla s možností rekuperace a v rámci výpočtu doložit hodnoty jak s, tak bez rekuperace. Žádáme Zadavatele o zvážení této úpravy.

Informace zadavatele k žádosti č. 16 (poskytnuta dne 20. 4. 2018):

Ad 1)

Zadavatel k dotazu uvádí, že zadání týkající se ověření spotřeby elektrické energie upraví tak, že bude počítáno s vypnutou klimatizací salonu cestujících a klimatizací kabiny strojvedoucího v režimu větrání.

Ad 2)

Zadavatel k dotazu uvádí, že zadání týkající se ověření spotřeby elektrické energie upraví tak, že bude počítáno s vypnutou klimatizací salonu cestujících a klimatizací kabiny strojvedoucího v režimu větrání. V rozsahu klimatických podmínek, zadavatel nebude zadání týkající se ověření spotřeby elektrické energie upravovat.

Ad 3)

Zadavatel k dotazu uvádí, že zadání týkající se ověření spotřeby elektrické energie upraví tak, že bude počítáno s chodem podpůrných systémů.

Ad 4)

Zadavatel uvádí, že u vozidel nebude rekuperace uvažována, neboť uvedené se bude spíše blížit skutečným provozním podmínkám na stávající střídavé síti (za účelem zajištění efektivní rekuperace brzděné energie je vyžadována poměrně drahá modernizace napájecích stanic). V rámci testu na zkušebním okruhu by bylo rovněž problematické změření množství energie navrácené do sítě. Zadavatel proto v daném rozsahu nebude zadání týkající se ověření spotřeby elektrické energie upravovat.

V Brně dne 20. 4. 2018

Jihomoravský kraj
právně zastoupen MT Legal s.r.o., advokátní kancelář
Mgr. Milan Šebesta, LL.M., advokát a jednatel