

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 61259/2020-SŽ-GR-08
Listů/příloh 7/1

Vyřizuje Ing. Tereza Zachová
Telefon ---
Mobil ---
E-mail ---

Datum 10. 9. 2020

Věc: Vysvětlení zadávací dokumentace č. I.

Nadlimitní sektorová veřejná zakázka na služby s názvem:

„Zavedení postrkové a příprěžní služby“

Správa železnic, státní organizace (dále jen „Zadavatel“) obdržela dne 7. 9. 2020 žádost o vysvětlení zadávací dokumentace. Zadavatel formou Vysvětlení zadávací dokumentace č. I odpovídá na tuto žádost doručenou k veřejné zakázce následovně:

Dotaz č. 1 se týká čl. 3.1 Zadávací dokumentace:

„Bod 3.1

Českou Třebovou a Kolínem. Cílem předmětu veřejné zakázky je zajistit elektrická hnací drážní vozidla, která budou schopna konat postrk a příprěž samostatně či ve dvojici vlaku o hmotnosti přesahující 2000 tun, a to dostatečnou rychlostí bez negativního vlivu na kapacitu dráhy v traťovém úseku Brno-Maloměřice – Kutná Hora. Cílem je poskytnout

→ 2000 t je zavádějící údaj. Je potřeba vysvětlit, že bude nasazován na vlaky s vyšší hmotností, než povoluje normativ na trati přes HB a normativy doplnit do příloh.

z důvodu modernizace dráhy. Nejvíce postižené těmito okolnostmi jsou vlaky vedené v čele s hnacím vozidlem typového označení X4-E-Lok-AB (Vectron). Zadavatel se zabýval

→ Zavádějící informace. Postiženými jsou vlaky se všemi řadami HV, jelikož normativ hmotnosti na trati přes Havlíčkův Brod je oproti trati přes Českou Třebovou velmi omezující pro všechny řady HV.

celého automatického bloku ve všech mezistaničních úsecích. Možnost provozu kombinace typů hnacích vozidel trakčně činných na jednom vlaku musí být schválena Drážním úřadem. Tento proces je technicky, ekonomicky i časově velmi náročný. Zadavatel tak vyžaduje, aby Účastníci své služby realizovali prostřednictvím hnacích vozidel schválených pro provoz drážní dopravy v ČR spolu s hnacím vozidlem typového označení X4-E-Lok-AB (Vectron) na jednom vlaku. Účastníci mohou předložit libovolné

veřejné zakázky. Je proto nezbytné, aby navržené řešení bylo schváleno Drážním úřadem, jako orgánem hlavní autority v těchto věcech, již v době podání nabídky.

→ „schválený“ typ elektrické lokomotivy X4-E-Lok-AB (Vectron) není na základě Rozhodnutí DÚ způsobilý k provozování více trakčně činných vozidel na vlaku. Rozhodnutí je dále aplikováno

do Bezpečnostních dokumentů o lok., kde se píše, že v ČR a SR je dovoleno pouze 1 HV. Podmínkou realizace soutěže je změna rozhodnutí DÚ a technických podmínek (bezpečnostního dokumentu) lok. **To fakticky znamená, že v termínu pro podání nabídky neexistuje na trhu Drážním úřadem schválené vozidlo pro účel nabídky.**

→ Zadavatel vyžaduje, aby účastníci ... Na jednu stranu zadavatel neumožní dopravcům vozbu přes omezující úsek Brandýs n.O. – Ústí n.O. a později též Blansko – Brno a z důvodu omezujících normativů hmotnosti neumožní ani odklonovou vozbu → faktická neprůjezdnost pro železniční nákladní dopravu mezi západem a východem České republiky."

Odpověď č. 1:

→ Hmotnost 2000 tun není zavádějícím údajem. Tento údaj je zmíněn v účelu veřejné zakázky jako orientační údaj, aby lépe představil, co zadavatel poptává, neslouží však k žádnému konkrétnímu zadání. To ostatně ze zadávací dokumentace nikterak nelyne. Normativ na trati přes Havlíčkův Brod, není dodavatel v tomto zadávacím řízení nikterak účelný. Cílem zadávací dokumentace není přesně definovat veškeré vlaky, kterým bude tato služba poskytována, respektive pro dodavatele v tomto zadávacím řízení je zásadní ta informace, že služba bude poskytována na pokyn dispečera Zadavatele.

→ To, že nejvíce postiženými jsou vlaky včele s HV typového označení X4-E-Lok-AB (Vectron) rovněž není zavádějící. Tato informace vychází ze statistických údajů Zadavatele. Jeden z údajů pro ilustraci je přílohou č. 1 tohoto vysvětlení. Postiženy jsou všechny HV, avšak počteně se to nejvíce dotkne uvedeného typu HV (dle aktuálního provozu). Zadavatel tak musí jednat ekonomicky a za předpokladu, že poptává 4 HV jednoho typu, musí být jeho využití co nejvíce maximalizováno. Není možné na Zadavateli požadovat ekonomicky a technicky nevyhovující řešení. Nastavení parametrů rovněž zohledňuje snahu, o co nejmenší zásah do délky vlaku, což je velmi choulostivý parametr pro dopravce, kterému bude služba poskytována. Některá řešení zapojení hnacích vozidel při postrku/přípřeži totiž mohou maximální přípustnou délku vlaku negativně ovlivňovat.

→ Zadavatel nesouhlasí s tazatelem, že jeho zadání nemá řešení. Zadavateli je známo minimálně jedno technicky proveditelné řešení. Zadavatel přitom nemůže vyloučit, že existují další technická řešení dle jeho zadání. Zadavatel je připraven každé technické řešení vyhovující Zadávací dokumentaci přijmout. Možnost řešení zadání určeného zadavatelem prokazuje dopis adresovaný jednomu z výrobců Drážním úřadem, a to dopisy zn.: DUCR-33434/20/Bv a zn.:DUCR-33434-1/20/Bv oba ze dne 15. 6. 2020.

→ K poslední odrážce členěné do dotazu č. 1 Zadavatel uvádí, že je nesrozumitelný a zdá se, že nijak nesouvisí se zadávací dokumentací.

Dotaz č. 2a), 2b) a 2c) se týká Přílohy č. 1 zadávací dokumentace (Bližší specifikace předmětu veřejné zakázky) a zároveň Přílohy č. 1 Smlouvy o dílo (Bližší specifikace předmětu smlouvy o poskytování služeb):

Dotaz č. 2a):

„1.1. Základní požadavky na parametry pro EHV a související podmínky

EHV používaná k poskytování služeb musí splňovat tyto podmínky a parametry:

- **být dvousystémová** (DC 3 kV/AC 25 kV) čtyřnápravová elektrická lokomotiva o trvalém výkonu minimálně 5600 kW (na straně AC 25kV) s rychlostí nad 100 km/h;

→ Nutno doplnit minimálně dvousystémová, jinak to vylučuje čtyřsystémové HV, tj i Vectron.

- schopnost dopravovat s kmenovým(i) EHV popř. ve dvojicích (vlaková + postrk) vlaky s normativem hmotnosti pro traťový úsek Brno-Maloměřice – Česká Třebová po traťovém úseku Brno-Maloměřice – Kutná Hora dle **Přílohy č. 1** tohoto dokumentu;

→ V příloze č. 1 chybí normativy hmotnosti pro tratě Kutná Hora – Havlíčkův Brod a Havlíčkův Brod – Brno-Maloměřice

- podmínku povolení provozu dvou činných vozidel stejného typu na jednom vlaku, a podmínku povolení provozu tohoto činného vozidla s činným vozidlem typu X4-E-Lok-AB (Vectron) na jednom vlaku;

→ Do termínu podávání nabídek nemožné."

Odpověď č. 2a):

→ K odrážce první je zcela zřejmé, že není pravdou, že by veškerá čtyřsystémová či jinak systémová vozidla byla vyloučena, jak naznačuje tazatel. Zadávací podmínkou je dvousystémová lokomotiva, kterou je lokomotiva schopná provozu na systému DC 3 kV/AC 25 kV. Případné další systémy nejsou vyžadovány, ani nejsou vyloučeny. Vícesystémová lokomotiva (dvou, tří, čtyř či více) je tak zcela v souladu se zadáním, pokud je schopna provozu alespoň na požadovaných systémech napájení. Jinak řečeno, minimální požadavek zadavatele lze splnit i technicky rozvinutějším řešením za předpokladu, že toto vyhovuje zadávacím podmínkám. Nemůže se pak jednat o variantu nabídky ani rozšiřování zadávacích podmínek.

→ K odrážce druhé, jak již bylo řešeno výše, zmiňovaný normativ v zadávací dokumentaci nikterak nechybí, jelikož není nijak potřebný pro dodavatele, který chce podávat nabídku do předmětného zadávacího řízení. Tato informace nemá žádný význam pro budoucího vybraného dodavatele. Nadto připomínáme, že ten potenciální dodavatel jakožto dopravce má možnost se s takovým údajem seznámit, jelikož tento údaj je dopravcům dostupný, avšak je nutné opětovně zdůraznit, že tato informace není nikterak potřebná pro vypracování nabídky ani poskytování požadované služby.

→ K odrážce třetí již bylo rovněž řešeno výše. Zadavatel ví minimálně o jednom technickém řešení, které odpovídá jeho požadavkům. Odmítá tedy, že to, co požaduje, je nemožné.

Dotaz č. 2b):

„1.5. Vybavení EHV částí rádiového systému

- EHV, kterými je poskytován předmět veřejné zakázky, musí mít vozidlovou radiostanicí pracující v systémech GSM-R/GSM-P (900 MHz), TRS (450 MHz) a MRS (150 MHz).

→ Radiostanice MESA 23, kterými jsou vybaveny moderní elektrické lokomotivy stále nemá funkční a chválený Simplex na frekvenci 150 MHz. Schválení a možnost přehrání sw se předpokládá na druhou polovinu roku 2021. Simplex se používá zejména při sestavě vlaku (posun, zkouška brzdy). Toto lze řešit přenosnou radiostanicí, bude-li toto akceptovatelné."

Odpověď č. 2b):

→ Zadavatel žádným způsobem nepředjímá výběr konkrétní radiostanice, kterou má být vozidlo pro postrkovou službu vybaveno, ale pouze stanovuje v jakých systémech musí radiostanice pracovat.

Uvedený dotaz směřem k použití radiostanice MESA 23 tedy zřejmě tazatel váže na použití již nějakého konkrétního vozidla. Navíc i pro radiostanicí MESA 23 v současnosti existuje sw verze (konkrétně verze CR_SW 04.10.01), která je schválena a zajišťuje provoz v sítích MRS (simplexní systém na frekvenci 150 MHz) Zadavatele. Přenosná radiostanice tak není řešení, které by vyhovovalo požadavku Zadavatele.

Dotaz č. 2c):

„1.8. Ostatní požadavky:

- dodavatel na vlastní licenci provádí Lv jízdy a posun ve stanicích na základě pokynu dispečerského aparátu Zadavatele. Jízdy na postrku/připřeži pak vykonává na licenci dopravce, kterému je postrk/připřež poskytnut;

→ Je třeba vysvětlit. Náklady na Lv jízdy (dopravní cestu) ponese Dodavatel a následně je vyfakturuje na Zadavatele? Trakční energie jde totiž dle stejné přílohy bod 1.7. přímo na Zadavatele."

Odpověď č. 2c):

→ Náklady na použití dráhy jízdou vlaku pro Lv jízdy na pokyn Objednatele budou v souladu s bodem 3.9 Smlouvy o poskytování služeb Poskytovateli vyfakturovány v souladu se smlouvou o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a dráhách regionálních a následně tyto náklady budou jako Účelně vynaložené náklady kalkulovány Objednateli Poskytovatelem.

Co se týká nákladů na spotřebu trakční energie, bude zde postupováno v souladu s bodem 3.9 smlouvy o poskytování služeb a smlouvou na dodávku trakční energie. V případě, že se bude jednat o účelně vynaložené náklady, půjdou rovněž k tíži Objednatele.

Dotaz č. 3a), 3b), 3c) a 3d) se týká Přílohy č. 3 Zadávací dokumentace (Smlouva o poskytování služeb):

Dotaz č. 3a):

„3.5 Měsíční odměna zahrnuje veškeré náklady spojené s plněním Předmětu služeb, vyjma ceny za užití dráhy jízdou vlaku a za spotřebu trakční energie spojené s plněním Předmětu služeb (dále jen „Účelně vynaložené náklady“). Účelně vynaloženými náklady

→ Je třeba vysvětlit. Dle bodu 4.5 Přílohy č.3 budou Účelně vynaložené náklady následně také vyfakturovány na Zadavatele – Nabídková cena musí být bez těchto nákladů, tyto nelze v tuto chvíli vyčíslit. S fakturací Účelně vynaložených nákladů bude spojena dosti velká administrativa, protože se budou muset rozklíčovat všechny jízdy za každý měsíc."

Odpověď č. 3a):

→ Ze zadání je zcela zřejmé, že nabídková cena má být zpracována bez započtení účelně vynaložených nákladů. Ty přesně, jak tvrdí tazatel, nelze předjímat. Pro účely podání nabídky to také není vůbec nutné. Je jednoznačně stanoveno, že odměna je **vyjma ceny za užití dráhy jízdou vlaku a za spotřebu trakční energie spojené s plněním Předmětu služeb (dále jen „Účelně vynaložené náklady“).**

Dotaz č. 3b):

3.9 Poskytovateli vzniklé Účelně vynaložené náklady budou rozúčtovány, a to tak, že Objednatel vyfakturuje výše uvedené Účelně vynaložené náklady v celkovém vyúčtování ceny za užití dráhy a spotřeby trakční energie, které je každý dopravce povinen hradit Objednateli na základě smlouvy o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních drahách a smlouvy o dodávkách trakční elektrické energie, dle stanovených účtovacích období, tyto Účelně vynaložené náklady budou kalkulovány Poskytovatelem na jím vystavené faktuře Objednateli. V případě pochybností jsou zohledněny pouze ty výdaje, které jsou Poskytovatelem prokázány a doloženy. V případě, že Poskytovatel nesouhlasí s výší vyčíslených Účelně vynaložených nákladů, může vyvolat dohadovací řízení s Objednatelem, na němž může své oprávněné nároky prokázat. Objednatel upozorňuje, že u EHV, která nejsou vybavena EMS ve správě Objednatele, nezískává automaticky v době uzavření této Smlouvy data o spotřebě trakční energie EHV. Poskytovatel tak musí počítat se zvýšenou mírou součinnosti při prokazování spotřebované trakční energie v souvislosti s Předmětem služeb.

→ Je třeba vysvětlit. Dnes dopravcům od SŽ nechodí rozpis za jednotlivé jízdy, který bude nutný k přesnému vyčíslení těchto nákladů."

Odpověď č. 3b):

→ V případě vyúčtování ceny za použití dráhy jízdou vlaku jsou ze strany Objednatele standardně poskytovány všem dopravcům detailní rozpisy kalkulovaných cen po jednotlivých vlacích.

V případě vyúčtování trakční energie je již dnes dopravcům v rámci faktury za doplňkovou službu dodávek trakční elektrické energie poskytována Příloha č. 2. Součástí přílohy je rozpis jednotlivých jízd vlaku (dle čísla TR), kde byla činná EHV se systémem měření spotřeby trakční elektřiny a s daty o množství spotřebované/rekuperované elektřiny v MWh (dělení dle trakce AC/DC a celková spotřeba).. S ohledem na požadavek aby **EHV, kterými je poskytován předmět veřejné zakázky, byly vybaveny systémem měření spotřeby trakční elektřiny (EMS) dle řady norem EN 50463 – 1 až 5 a upozornění, že u EHV, která nejsou vybavena EMS ve správě Objednatele, nezískává automaticky v době uzavření této Smlouvy data o spotřebě trakční energie EHV** je zjevné, že jsou k dispozici prostředky, kterými jsou již požadované údaje generovány. V případě, že budoucí dodavatel nebude souhlasit se stanovením účelně vynaložených nákladů Zadavatelem, je na něm, aby unesl důkazní břemeno o jím tvrzené výši.

Dotaz č. 3c):

„Poskytovatel se zavazuje v případě nečekané poruchy na EHV neprodleně tuto skutečnost oznámit Objednateli (tzn. Poskytovatel oznámí uvedené dispečerskému aparátu Objednatele a kontaktní osobě Objednatele) a nejpozději do tří hodin od vzniku (nikoli nahlášení) incidentu zajistit opět plnou pohotovost čtyř EHV. Předem známé výpadky jednotlivých EHV nemohou mít vliv na poskytování Předmětu služeb.

→ *Vzhledem k tomu, že závady na Vectronech se vyskytují velmi málo, tak se nebude jednat o pravidlo. Ale když k nějaké závadě dojde, tak jsou 3 hodiny velmi málo. Za tu dobu ani nedostaneme strojvedoucího k nějaké jiné lokomotivě v republice, která by mohla do postrkové služby zasáhnout.*

→ *Plánovaná údržba se tedy vždy musí řešit výměnou HV v provozu?*

→ *Právě pro tento případ bude nutné držet záložní adhoc lokomotivu, která bude schopna ve velmi krátké době zasáhnout do provozu. Jak se bude postupovat v případě, že k poškození lokomotivy dojde např. závadou na trakčním vedení (zavinění SŽ) a dojde k poškození sběrače? Vina není na naší straně, náhradní HV není připravena a budeme platit sankce? Sankce za KAŽDOU hodinu, kdy nejsou v provozu 4 EHV je 10000,- Kč za každou započatou hodinu a jednotlivý případ!"*

Odpověď č. 3c):

→ Zadavatel nepredikuje, zda dodaným řešením bude vozidlo typu Vectron, avšak obecně na tazatelovu otázku konstatuje, že dodavatel je odpovědný za poskytování služeb v rozsahu 4 EHV v modelu 24/7.

→ V případě plánované údržby je povinen dodavatel zajistit čtyři provozu schopná vozidla v každém okamžiku poskytování předmětu služeb.

→ V případě náhlých událostí je povinen do tří hodin obnovit službu v plném rozsahu. Zadavatel neurčuje dodavatelům, jak mají tuto záležitost řešit, zda budou mít „ad hoc lokomotivu“ či nikoli, do jakého místa ji mají případně situovat z hlediska nejlepší dostupnosti, jakým způsobem si mají zajistit jejich obsazení vyškolenou posádkou, atd. Pouze upozorňuje, že v případě nedodržení bude následovat smluvní pokuta vzhledem k rozsahu veřejné zakázky a závažnosti porušení v přiměřené výši. Důvody, proč dodavatel nedokázal uvedenou podmínku naplnit, mohou být různé (spočívát z důvodů stojících na kterékoliv smluvní straně, nebo i náhody či vyšší moci), pro konkrétní situace se případně uplatní obecná ustanovení zákona č. 89/2012, občanského zákoníku § 2894 a následující. Ten, komu byla sankce uložena, se tak bude moci za těchto okolností domáhat náhrady po tom, kdo mu újmu způsobil. Je však na něm, aby byl (v právním významu) bdělým a staral se o uplatnění svých domnělých či skutečných nároků, včetně toho, že je bude schopen v případě nutnosti prokázat je před

soudem. Konkrétní situace však nelze v této odpovědi předjímat, neboť by se jednalo o pouhé spekulace, které nemají v zadávacím řízení žádného významu. Nadto zadavatel očekává, že ve smluvním vztahu, který uzavře, budou obě strany čestně plnit své povinnosti (on sám je k tomu připraven), tudíž otevírat již v této fázi veřejné zakázky téma případných sankcí, navozuje dojem rozporu se zásadou poctivosti obchodního styku.

Dotaz č. 3d):

„Poskytovatel je povinen udržovat aktuální seznam EHV, kterými je Předmět služeb poskytován. Výchozí seznam je uveden v Příloze č. 4 této Smlouvy. Tento seznam může

→ Příloha č. 4 chybí.“

Odpověď č. 3d):

Příloha č. 4 nechybí, jelikož tuto přílohu doplňují dodavatelé ve svých nabídkách. Je to zřejmé jak z pokynu uvedených ve smlouvě o poskytování služeb, tak z kontextu toho, co má tato příloha obsahovat.

Dotaz č. 4:

„→ Zadávací dokumentace má 153 stran a všechno se opakuje minimálně 2x. Naopak některé podstatné a dokumentaci zmíněné věci chybí.“

Odpověď č. 4:

Zadávací dokumentace má 152 stran, přičemž strana 153 je pouze ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb. Součástí zadávací dokumentace jsou jak přílohy zadávací dokumentace, tak přílohy smlouvy o poskytování služeb, které jsou sice totožné s přílohami zadávací dokumentace avšak s jinou terminologií (Zadavatel x Objednatel; Dodavatel x Poskytovatel, Předmět veřejné zakázky x Předmět služeb, atd.). Kromě toho, za správnost a úplnost zadávacích podkladů je odpovědný zadavatel. Z téhož důvodu je pak povinen využít takový počet stran, který naposledy zmíněné atributy zadávacích podkladů zajistí. Počtu stran zadávací dokumentace se tedy musejí účastníci zadávacího řízení přizpůsobit a její obsah nastudovat, aby byli schopni podat nabídku, která vyhoví podmínkám účasti. Jelikož dotaz dále nekonkretizuje, které „podstatné“ věci chybí, zadavatel nemůže na tento dotaz věcně reagovat.

Závěr

Vzhledem k tomu, že zadavatel na svých podmínkách zcela setrval, když v odpovědích došlo pouze k vysvětlení jednotlivých pasáží, přičemž tento výklad odpovídá standardnímu významu slov užitých v kontextu, Zadavatel se rozhodl ponechat lhůtu pro podání nabídky, a to do 30. 9. 2020 do 8:45 hod.

Příloha č. 1 Rozdělení vlaků podle použitých řad lokomotiv

elektronicky podepsal(a)

.....

Ing. Eduard Tržil, MPA

ředitel odboru řízení provozu

Příloha č. 1 Vysvětlení zadávací dokumentace č. I

Rozdělení vlaků podle použitých řad lokomotiv

