

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 64475/2020-SŽ-GR-08
Listů/příloh 9/1

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

Datum 22. 9. 2020

Věc: Vysvětlení zadávací dokumentace č. III.

Nadlimitní sektorová veřejná zakázka na služby s názvem:

„Zavedení postrkové a příprěžní služby“

Správa železnic, státní organizace (dále jen „Zadavatel“) obdržela dne 17. 9. 2020 žádost o vysvětlení zadávací dokumentace. **Tato žádost o vysvětlení zadávací dokumentace obsahuje takřka shodné dotazy na stejné pasáže zadávací dokumentace jako již zodpovězená žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. I, která byla uveřejněna dne 10. 9. 2020 v 13:51 hod. na profilu Zadavatele. Zadavatel tak v rámci tohoto vysvětlení využívá již zveřejněné vysvětlení zadávací dokumentace č. I. V těch případech, kdy se dotaz odchýlil od dříve položených dotazů, je na tyto pasáže nově odpovězeno.** Zadavatel formou Vysvětlení zadávací dokumentace č. III odpovídá na tuto žádost doručenou k veřejné zakázce následovně:

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

„1) Bod 3.1ZD

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

→ údaj o hmotnosti 2000t je zejména, nikoliv však pouze, z hlediska cíle a účelu zakázky nesrovnatelný. Žádáme vysvětlení a potvrzení, že postrk bude nasazován na vlaky s vyšší hmotností, než povoluje normativ na trati přes Havlíčkův Brod („HB“), tedy i normativ nižší než uvedený 2000 t, a tyto normativy budou doplněny do příloh ZD;

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

→ tato informace je naprosto nepřesná a neúplná. Postiženými jsou vlaky se všemi řadami hnacích vozidel („HV“), jelikož normativ hmotnosti na trati přes Havlíčkův Brod je oproti trati přes Českou Třebovou velmi omezující pro všechny řady HV. Žádáme vysvětlení a doplnění do ZD;

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. Účatníci 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.

→ v ZD uvedený jako 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 toto HV pouze jako 1 (jedno) HV na vlaku. Podmínkou realizace soutěže je změna rozhodnutí DÚ a technických podmínek (bezpečnostního dokumentu) lok. Tzn. **v termínu pro podání nabídky neexistuje na trhu Drážním úřadem schválené vozidlo pro účel nabídky. Upozorňujeme, že případná tzv. prohlášení Drážního úřadu, že bude tolerovat nebo nevyžadovat dodržování jím samým vydaných Rozhodnutí o podmínkách provozu předmětných vozidel je právně nedostatečný, musí dojít k bezvadné změně příslušného rozhodnutí o schválení typu, příp. průkazu způsobilosti. Žádáme o vysvětlení a doplnění do ZD.**

Odpověď č. 1:

→ Zadavatel sděluje, že odpověď č. 1 na dotaz č. 1, odrážka první, již sdělil ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. I, které bylo uveřejněno na profilu zadavatele dne 10. 9. 2020 v 13:51 hod. Odpověď je uvedena níže:

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.

→ Zadavatel sděluje, že odpověď č. 1 na dotaz č. 1, odrážka druhá, již sdělil ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. I, které bylo uveřejněno na profilu zadavatele dne 10. 9. 2020 v 13:51 hod. Odpověď je uvedena níže:

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 tak všechny HV, avšak početně 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 sděluje, že odpověď č. 1 na dotaz č. 1, odrážka třetí, již sdělil ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. I, které bylo uveřejněno na profilu zadavatele dne 10. 9. 2020 v 13:51 hod. Odpověď je uvedena níže:

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.

Na odlišnou část dotazu č. 1, odrážka třetí Zadavatel odpovídá následovně: Jak Zadavatel konstatoval výše, je mu známo minimálně jedno technické řešení. Zadavatel jedná v důvěře ve správnou činnost Drážního úřadu a bere tak v potaz presumpci

správnosti počínání tohoto úřadu v rámci jeho působnosti. V případě, že má tazatel jakékoliv pochybnosti, nechť se obrátí na Drážní úřad. Na žádost o vysvětlení a doplnění ZD dle výše zmíněného dotazu, Zadavatel konstatuje, že mu není patrné, v jakém smyslu by tak měl učinit (tazatel se žádného konkrétního způsobu nedomáhá, nebo resp. přinejmenším nikoliv tak, aby to mělo být i potenciální vliv na změnu zadávacích podmínek).

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):

„Příloha č. 1 ZD, bod 1.1:

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;
→ *žádáme o vysvětlení a příp. doplnění do ZD podmínky „minimálně“ či „alespoň“ dvousystémových HV, jinak to vylučuje čtyřsystémová HV, tj. např. HV typu 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, žádáme vysvětlení a doplnění do ZD;*
- *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;***
→ *podle našeho technického názoru je toto do termínu podávání nabídek nemožné splnit, žádáme o vysvětlení tohoto bodu ZD."*

Odpověď č. 2a):

→ Zadavatel sděluje, že odpověď č. 2a) na dotaz č. 2a), odrážka první, již sdělil ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. I, které bylo uveřejněno na profilu zadavatele dne 10. 9. 2020 v 13:51 hod. Odpověď je uvedena níže:

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.

→ Zadavatel sděluje, že odpověď č. 2a) na dotaz č. 2a), odrážka druhá, již sdělil ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. I, které bylo uveřejněno na profilu zadavatele dne 10. 9. 2020 v 13:51 hod. Odpověď je uvedena níže:

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.

→ Zadavatel sděluje, že odpověď č. 2a) na dotaz č. 2a), odrážka třetí, již sdělil ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. I, které bylo uveřejněno na profilu zadavatele dne 10. 9. 2020 v 13:51 hod. Odpověď je uvedena níže:

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):

„3) Příloha č. 1 ZD, bod 1.5:

Wybavení EHV částí rádiového systému

- EHV, kterými je poskytován předmět veřejné zakázky, musí mít vozidlovou radiostanici 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. Žádáme vysvětlení a doplnění do ZD"

Odpověď č. 2b):

→ Zadavatel sděluje, že odpověď č. 2b) na dotaz č. 2b), již sdělil ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. I, které bylo uveřejněno na profilu zadavatele dne 10. 9. 2020 v 13:51 hod. Odpověď je uvedena níže:

Uvedený dotaz směřem k použití radiostanice MESA 23 tedy zřejmě tazatel váže na použití již nějakého konkrétního vozidla. Navíc i pro radiostanici 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):

„4) Příloha č. 1 ZD, bod 1.8:

1.8. Ostatní požadavky:

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

→ žádáme o vysvětlení a příp. doplnění do ZD: náklady na Lv jízdy (dopravní cestu) ponese Dodavatel zakázky a následně je přefakturuje Zadavateli? Trakční energie je totiž dle stejné přílohy bod 1.7. fakturováno přímo Zadavateli."

Odpověď č. 2c):

→ Zadavatel sděluje, že odpověď č. 2c) na dotaz č. 2c), již sdělil ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. I, které bylo uveřejněno na profilu zadavatele dne 10. 9. 2020 v 13:51 hod. Odpověď je uvedena níže:

Náklady na použití dráhy jízdou vlaku pro Lv jízdy na pokyn Objednatel 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):

„Příloha č. 3, bod 3.5:

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

→žádáme vysvětlení a příp. doplnění do ZD: dle bodu 3.5 Přílohy č. 3 budou Účelně vynaložené náklady následně také přefakturovány Zadavateli – 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 bude muset rozklíčovat všechny jízdy za každý měsíc. Smí být v nabídce učiněn kvalifikovaný odhad těchto nákladů?“

Odpověď č. 3a):

→ Článek 3.5 Smlouvy o poskytování služeb, jak uvádí výše tazatel, popisuje měsíční odměnu a účelně vynaložené náklady, nikoliv samotnou fakturaci. Zadavatel sděluje, že odpověď č. 3a) na dotaz č. 3a), již sdělil ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. I, které bylo uveřejněno na profilu zadavatele dne 10. 9. 2020 v 13:51 hod. Odpověď je uvedena níže:

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“)**.

Na odlišnou část dotazu č. 3a) Zadavatel odpovídá následovně:

Co se týče kvalifikovaného odhadu, Zadavatel uvádí, že pro účely hodnocení ani podání nabídek nemá uvedení předmětné hodnoty žádný význam. Zadavatel si dovoluje upozornit, že v souladu s čl. 13.2 Zadávací dokumentace nemají být účelně vynaložené náklady dodavatelem zahrnuty do nabídkové ceny.

Dotaz č. 3b):

" 6) Příloha č. 3, bod 3.9:

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 dohádovací 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.

→ žádáme vysvětlení a případně doplnění do ZD: dnes dopravcům od Správy železnic není dodávám rozpis za jednotlivé jízdy, který bude nutný k přesnému vyčíslení těchto nákladů. Bude jej Správa železnic jako Zadavatel (Objednatel) Poskytovateli dodávat?"

Odpověď č. 3b):

→ Zadavatel sděluje, že odpověď č. 3b) na dotaz č. 3b), již sdělil ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. I, které bylo uveřejněno na profilu zadavatele dne 10. 9. 2020 v 13:51 hod. Odpověď je uvedena níže:

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

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 budoucím dodavatel nebude souhlasit se stanovením účelně vynaložených nákladů Zadavatelem, je na něm, aby unesl důkazní břemeno o jím tvrzené výši.

Dotaz č. 3c):

„6) Příloha č. 8, bod 8.7:

Poskyvatel se zavazuje v případě nečekané poruchy na EHV neprodleně tuto skutečnost oznámit Objednateli (tzn. Poskyvatel 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 HV typu Vectron se vyskytují velmi málo, máme za to, že se nebude jednat o pravidelný případ. Pokud však k nějaké závadě dojde, pak jsou 3 (tři) hodiny velmi málo. Za tu dobu není technicky ani organizačně obstarat strojvedoucího pro další HV na území ČR, který by mohl do postrkové služby efektivně v této lhůtě zasáhnout, žádáme o vysvětlení a doplnění ZD;

→ žádáme o vysvětlení a příp. doplnění ZD, zda plánovaná údržba se tedy vždy musí řešit výměnou HV v provozu?;

→ pokud ano, právě pro tento případ bude nutné držet záložní ad hoc HV i se strojvedoucím pohotovým ke službě, které jedině takto bude schopno ve velmi krátké době zasáhnout do provozu. Jak se bude postupovat v případě, že k poškození lokomotivy dojde např. závadou na trakčním vedení (zavinění Správy železnic) a dojde k poškození sběrače? MU nebude způsobena Poskyvatel, náhradní HV nebude připraveno, bude přesto Poskyvatel povinen platit sankce, přičemž sankce, kdy nejsou v provozu 4 EHV, je ve výši 10000,- Kč za každou započatou hodinu a jednotlivý případ, žádáme o vysvětlení a příp. doplnění ZD."

Odpověď č. 3c):

Zadavatel upozorňuje, že dotaz obsahuje chybu, když se nemůže týkat přílohy č. 8, bod 8.7, jelikož příloha č. 8 ani není součástí zadávací dokumentace, ale s nejvyšší pravděpodobností se týká Přílohy č. 3 Zadávací dokumentace. Zadavatel tak odpovídá, jak je uvedeno níže:

→ Zadavatel sděluje, že odpověď č. 3c) na dotaz č. 3c), odrážka první, již sdělil ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. I, které bylo uveřejněno na profilu zadavatele dne 10. 9. 2020 v 13:51 hod. Odpověď je uvedena níže:

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.

→ Zadavatel sděluje, že odpověď č. 3c) na dotaz č. 3c), odrážka druhá, již sdělil ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. I, které bylo uveřejněno na profilu zadavatele dne 10. 9. 2020 v 13:51 hod. Odpověď je uvedena níže:

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

K výzvě tazatele na doplnění zadávací dokumentace, Zadavatel sděluje, že není důvod doplnění této dokumentace, neboť dotazovaná problematika byla zjevná již před uveřejněním vysvětlení zadávací dokumentace č. I (tedy v zadávací dokumentaci).

→ Zadavatel sděluje, že odpověď č. 3c) na dotaz č. 3c), odrážka třetí, již sdělil ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. I, které bylo uveřejněno na profilu zadavatele dne 10. 9. 2020 v 13:51 hod. Odpověď je uvedena níže:

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):

„7) Příloha č. 8, bod 8.9

8.9 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, žádáme o vysvětlení a doplnění ZD"

Odpověď č. 3d):

Zadavatel upozorňuje, že dotaz obsahuje chybu, když se nemůže týkat přílohy č. 8, bod 8.9, jelikož příloha č. 8 ani není součástí zadávací dokumentace, ale s nejvyšší pravděpodobností se týká Přílohy č. 3 Zadávací dokumentace. Zadavatel tak odpovídá, jak je uvedeno níže:

Zadavatel sděluje, že odpověď č. 3d) na dotaz č. 3d) již sdělil ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. I, které bylo uveřejněno na profilu zadavatele dne 10. 9. 2020 v 13:51 hod. Odpověď je uvedena níže:

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.

Závěr

Zadavatel v rámci tohoto vysvětlení povětšinou odpověděl na dotazy, které již byly položeny dříve, přičemž jeho odpovědi byly shodné. Toto vysvětlení zadávací dokumentace stejně jako předchozí vysvětlení zadávací dokumentace neobsahují žádné změny, doplnění či jiné úpravy v zadávací dokumentaci. Zadavatel tak opětovně na svých podmínkách setrvává a ponechává lhůtu pro podání nabídky 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. III

Rozdělení vlaků podle použitých řad lokomotiv

