

Zadavatel:

Moravskoslezský kraj

se sídlem 28. října 117, 702 18 Ostrava

IČO: 708 90 692

Nabídkové řízení:

„Výběr dopravce pro zajištění dopravní obslužnosti veřejnou drážní osobní dopravou na lince S6 Ostrava hlavní nádraží – Frýdek-Místek – Frenštát pod Radhoštěm město na trati 323 Ostrava – Valašské Meziříčí“

nabídkové řízení dle § 10 a násl. zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZoS“)

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

dle ust. § 98 a 99 ZZVZ

Zadavatel ve věci nabídkového řízení obdržel žádost dodavatele o vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace, popřípadě poskytuje vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace z vlastního podnětu.

Zadavatel vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace uveřejnil včetně přesného znění žádosti na profilu zadavatele.

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 1 ze dne 7. 6. 2021

Informace zadavatele:

Zadavatel z vlastního podnětu vysvětluje a opravuje administrativní chybu obsaženou v Oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, které je uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek (dále jen „VVZ“), resp. chybu obsaženou v Oznámení o zahájení zadávacího řízení, které je uveřejněno v TED.

Zadavatel v odst. VI.2) Adresy a kontaktní údaje místa podání nabídek v oznámení o zahájení ve VVZ označil kontaktní osobu Bc. Lenku Harokovou, avšak uvedl chybné telefonní číslo. Namísto chybného telefonního čísla ~~+420 777357966~~ zadavatel uvádí správné telefonní číslo na Bc. Lenku Harokovou, a to: **+420 596629503**.

Zadavatel v odst. I.3) Komunikace v oznámení o zahájení v TED označil kontaktní osobu Bc. Lenku Harokovou a rovněž uvedl chybné telefonní číslo. Správné telefonní číslo na Bc. Lenku Harokovou je: **+420 596629503**.

Zadavatel pro úplnost uvádí, že odeslal rovněž opravné formuláře do VVZ a TED, ve kterých výše uvedenou administrativní chybu opravil a které budou uveřejněny v následujících dnech.

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 2 ze dne 9. 6. 2021

Informace zadavatele:

Zadavatel z vlastního podnětu vysvětluje zadávací dokumentaci a v příloze tohoto vysvětlení poskytuje přílohu č. 13 zadávací dokumentace (NDA).

V souvislosti s vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to následovně:

Konec lhůty pro podání nabídek:

Datum: 3. 8. 2021

Hodina: 10:00

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 ze dne 14. 7. 2021

Žádost č. 1 ze dne 6. 7. 2021:

Zadávací dokumentace, Článek 18.3, Článek 8, odstavec 3 Smlouvy:

Ustanovení o vyhrazených změnách závazku odkazuje na § 100 odst. 1 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek („ZZVZ“). Dle tohoto ustanovení musí být podmínky pro tuto změnu a její obsah jednoznačně vymezeny a změna nesmí měnit celkovou povahu veřejné zakázky. V případě rozsahu plnění (čl. 3.3 zadávací dokumentace) z důvodu pandemické pohotovosti nebo nouzového stavu je však obsah změn specifikován jen zcela obecně a neurčitě. Formulaci, že Objednatel je v takovém případě oprávněn jednostranně omezit či upravit dopravní výkon, a to bez jakékoliv procentuální a časové limitace, považuje Dopravce za nedostatečnou a neurčitou.

Dopravce žádá Zadavatele o vyjasnění či doplnění ustanovení tak, aby bylo v souladu s § 100 odst. 1 ZZVZ.

Informace zadavatele:

Odpovědnost za dodržení ZZVZ včetně uplatnění vyhrazené změny dle § 100 ZZVZ nese objednatel. Objednatel považuje ustanovení za plně souladné se ZZVZ, a proto ho ponechává beze změny. Právní úprava ani judikatura k ustanovení § 100 ZZVZ nebrání tomu, aby při naplnění stanovených podmínek (s odkazem na pandemický či krizový zákon) objednatel snížil dopravní výkon až na nulu (byť to je spíše teoretický případ).

Žádost č. 2 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, všeobecně:

Podle názoru Dopravce v souborech, zveřejněných na Profilu zadavatele, chybí Příloha č. 4 ke Smlouvě, na kterou se odkazují odstavce článků 2, 7, 9. či 11 Smlouvy. **Dopravce se dotazuje Zadavatele, zdali předpokládá správně, že jde o soubor, který je totožný s přílohou č. 2 Zadávací dokumentace - Finanční model, po jeho vyplnění Dopravcem?**

Informace zadavatele:

Ano, tazatel situaci chápe správně. Přílohou č. 3 smlouvy se stane konkrétní list „MV Zaokrouhlený“ z vyplněného finančního modelu (přílohy č. 2 ZD). Přílohou č. 4 se stane celý tento vyplněný finanční model (příloha č. 2 ZD) z nabídky dopravce.

Žádost č. 3 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 6, odstavec 4:

Dopravce konstatuje, že uvedená platnost GVD 2023/2024 podle jeho názoru neodpovídá skutečnosti. Správná platnost GVD 2023/2024 je podle názoru Dopravce od 10. 12. 2023 do 14. 12. 2024, a nikoliv do 7. 12. 2024. Z toho plyne dále i podle názoru Dopravce chybně spočítaný výchozí rozsah Dopravních výkonů v prvním Dopravním roce v článku 6, odst. 4 a také na straně 2 Přílohy č. 2 Provozní koncepce (rozsah 724 925 vlkm, resp. 744 924,60 vlkm, který je koncipován na délku platnosti GVD 364 dní, a nikoliv 371 dní, jak je ve skutečnosti). Dopravce žádá Zadavatele o vysvětlení a případnou úpravu tohoto ustanovení.

Informace zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že uvedené období označené jako první Dopravní rok nekomunikuje s platností GVD 2023/2024. Pro vyloučení případných budoucích komplikací spojených

s odlišným začátkem a koncem Dopravního roku a začátkem a koncem platnosti GVD
Objednatel přistoupil k následujícím úpravám zadávacích podmínek.

Čl. 3.3 první odstavec zadávací dokumentace nově zní:

„Předpokládaný rozsah plnění pro první Dopravní rok, činí celkem 759.320 vlkm (Výchozí dopravní výkon). Celkový předpokládaný rozsah Dopravních výkonů za celou dobu realizace této veřejné zakázky, tj. za 4 Dopravní roky trvání smlouvy, je pak 3.037.280 vlkm (pojmy s velkým počátečním písmenem nedefinované v zadávací dokumentaci jsou definovány v návrhu Smlouvy, který tvoří přílohu č. 1 této zadávací dokumentace). Předpokládaný rozsah plnění byl zadavatelem stanoven na základě kilometráže linky S6 dle přílohy č. 2 návrhu Smlouvy (Provozní koncepce).“

Čl. 3.7 zadávací dokumentace nově zní:

„Předpokládaná maximální hodnota předmětu plnění nabídkového řízení činí 826.000.000 Kč za dobu 4 let v cenové hladině roku 2021 (stanovená na základě Maximálního dopravního výkonu).

Předpokládaný Výchozí dopravní výkon je 759.320 vlkm. Maximální dopravní výkon je až 105 % rozsahu předpokládaného Výchozího dopravního výkonu za dobu 4 let (období platnosti jízdního řádu), tj. celkem 3.189.144 vlkm.“

Čl. 6 odst. 4 Obchodních podmínek (závazný text návrhu Smlouvy) (příloha č. 1 zadávací dokumentace) nově zní:

*„Výchozí rozsah Dopravních výkonů v prvním Dopravním roce činí **759.320** vlkm (dále také jako „**Výchozí dopravní výkon**“) a Výchozí počet vlakových jednotek činí 5 (z toho 1 záložní) (dále také jako „**Výchozí počet vlakových jednotek**“) a odpovídá Výchozím dopravním výkonům uvedeným v příloze č. 2 Smlouvy (Provozní koncepce). Výchozí dopravní výkon byl stanoven na základě kilometráže linky S6, uvedené v příloze č. 2 této Smlouvy.“*

Změna bude provedena ve Smlouvě před jejím podpisem s vybraným dodavatelem.

Objednatel v této souvislosti poskytuje přílohou tohoto vysvětlení upravenou přílohu č. 2 zadávací dokumentace (Finanční model), která je pro účastníky závazná a jsou povinni z ní vycházet při přípravě nabídek. V příloze byl zohledněn změněný rozsah služby.

Objednatel dále poskytuje přílohou tohoto vysvětlení upravenou přílohu č. 2 Obchodních podmínek (Provozní koncepce), která je pro účastníky závazná a jsou povinni z ní vycházet při přípravě nabídek. V příloze byla upravena platnost jízdního řádu pro 1. Dopravní rok a výpočet výkonů, u něž byla zohledněna změna délky prvního Dopravního roku.

Žádost č. 4 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 9, odstavec 4:

Dopravce se dotazuje, jak má rozumět možné „Změně provozní režie z rozhodnutí Objednatele“? V Příloze Smlouvy č. 5 „Výpočet kompenzace“ na straně 18 nahoře je uvedeno, že Objednatel svým rozhodnutím odráží náklady vynaložené či ušetřené díky změně informačního a odbavovacího systému a technologického vybavení Vlakových jednotek. Dopravce se dotazuje, zdali chápe správně, že Objednatel je oprávněn o své vůli rozhodovat o změně výše nákladů na řádku č. 14 Výchozího finančního modelu? Ve výše uvedené příloze se dále uvádí, že „uznatelnost a postup vyčíslení takových nákladů, vzniknou-li, budou upraveny dodatkem Smlouvy“. Dopravce se dotazuje, zdali a případně jakým způsobem je oprávněn rozporovat takový jednostranný postup vyčíslení ze strany Objednatele?

Dále se Dopravce domnívá, že v odstavci je uvedeno chybně „*postupem dle přílohy č. 4 Smlouvy (Výpočet kompenzace)*“ - přičemž podle názoru Dopravce se jedná o přílohu č. 5 - Dopravce žádá Zadavatele o potvrzení této domněnky.

Informace zadavatele:

Smlouva i Finanční model umožňují prostřednictvím listu Doplněk reagovat na změnu Provozní režie z rozhodnutí Objednatele. Znamená to, že k takové změně může dojít jen z iniciativy Objednatele, přičemž dodatek Smlouvy stanoví postup vyčíslení vzniklých či naopak ušetřených nákladů. K uzavření dodatku Smlouvy se předpokládá dohoda obou smluvních stran, v opačném případě by změna Provozní režie nemohla být provedena. Postup upravuje příloha č. 5 – Výpočet kompenzace v kapitole 4.2. Nesprávný odkaz v čl. 9 odst. 4 Smlouvy bude upraven před jejím podpisem s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 5 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 9, odstavec 4 d):

Dopravce žádá doplnit do výčtu nákladových položek, které mohou být upraveny dle skutečnosti, i cenu za užití všech zařízení služeb dle Zákona o dráhách.

Informace zadavatele:

Jak uvádí příloha č. 5 – Výpočet kompenzace v kapitole 1.2, řádek 11 „Úhrada za použití ostatní infrastruktury“ zahrnuje úhradu za zařízení služeb dle Zákona o dráhách a příslušného Prohlášení o dráze. Výše úhrady bude spočtena dopředu pro každé období platnosti Jízdního

řádu podle Objednávky, na základě podkladů pro výpočet zveřejněných správcem dráhy. Výsledek bude zanesen do Finančního modelu do listu Doplněk.

Žádost č. 6 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 10, odstavce 2, 3:

Dopravce konstatuje, že z uvedených odstavců plyne jeho povinnost mít uzavřeny smlouvy s KODISem a s MD o kompenzacích. Dopravce se však domnívá, že v textu chybí úprava pro smlouvy s MD či Cendisem o SJT a žádá v tomto smyslu Zadavatele o vysvětlení.

Informace zadavatele:

Ze zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, vyplývá povinnost dopravců při provozování veřejné drážní osobní dopravy na dráze celostátní nebo regionální na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících umožnit využití jím poskytovaných přepravních služeb na základě jednotného jízdního dokladu. Současně je upraveno, že výše uvedené přepravní služby poskytují dopravci za podmínek sjednaných s Ministerstvem dopravy. Zadavatel má tedy za to, že jelikož se jedná o zákonem upravenou povinnost dopravců a presumuje, že podmínky budou sjednány s Ministerstvem dopravy smluvně, není třeba zvláště upravovat tuto povinnost v závazném textu návrhu Smlouvy (příloha č. 1 zadávací dokumentace).

Žádost č. 7 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 10, odstavec 5:

Dopravce žádá o vysvětlení, případně potvrzení, zda správně rozumí, že bod e) svým významem obsahuje i tržby za tzv. Jiný tarif. Za tento Jiný tarif lze považovat např. mezinárodní jízdné, tarif dopravce na přeshraničních relacích nebo IDS sousedního kraje v případě možného budoucího přesahu?

Informace zadavatele:

Tržby za tzv. Jiný tarif nejsou zahrnuty pod bod e) článku 10 odst. 6 závazného textu návrhu Smlouvy (příloha č. 1 zadávací dokumentace)

Žádost č. 8 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 10, odstavec 7, bod iii.:

Dopravce zde uvádí, že není objektivně schopen zaslat požadované výkazy do 15 kalendářních dnů od skončení měsíce. Zpracování účetních tržeb probíhá návaznými postupy pro celou síť linek obsluhovaných Dopravcem, kdy jsou kompletní tržby Dopravce v daném účetním období rozalokovány v definovaných postupech. Z tohoto důvodu žádá Dopravce o **změnu lhůty z 15. dne následujícího měsíce „na poslední den následujícího měsíce“**. K výše uvedenému Dopravce dále uvádí, že vzhledem k potřebě správného zaúčtování jednotlivých účetních případů má stanovenou účetní závěrku na 20. den měsíce, na což navazuje daňová závěrka ve vztahu k řádnému daňovému přiznání k DPH, která je zákonem č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, dána jako 25. den měsíce. Tuto zákonnou lhůtu Dopravce plní.

Informace zadavatele:

Zadavatel neakceptuje tento požadavek, lhůtu považuje za dostatečně dlouhou a současně potřebnou pro navazující procesy dělby tržby a proces úhrady Skutečné kompenzace.

Žádost č. 9 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 11, odstavec 1:

Dopravce navrhuje doplnit ustanovení o možnost domluvy na uplatnění i tzv. Jiného tarifu (např. tarifu IDS sousedního kraje v případě možného budoucího přesahu, dále mezinárodního tarifu, nebo případně i tarifu Dopravce pro mezikrajské cestování). Zajistí se tím možnost domluvy (Zadavatele s Dopravcem), nikoliv však nutnost jej Zadavatelem povolit.

Dopravce vysvětluje, že s ohledem na víceletý charakter trvání Smlouvy může vyvstat potřeba akceptace dalších tarifů nad rámec ODIS a SJT, které jsou v návrhu Smlouvy uvedeny. Vzhledem ke striktní formulaci nebude tímto výčtem možné žádné další tarify akceptovat. Tyto potřeby mohou vyvstat z nyní nepředvídatelných a předem neočekávaných důvodů, a proto navrhujeme textaci upravit takovým způsobem, aby byla doplněna možnost (na základě pokynu Objednatele) uznávat i Jiný tarif než výše uvedené.

Motivem Dopravce je více flexibilní znění, které neuzavře možnost reakce v případě neočekávaných změn, podpoření síťovosti, prozákaznických potřeb nebo možnosti zachování mezinárodního cestování na jednu přepravní smlouvu (po vzoru zahraničních příměstských linek, kde je mezinárodní doklad standardně uznáván) a mít železniční síť tarifně na úrovni světových metropolí. Pro mezinárodní doklady do stanic na trase linek S6 by byl mezinárodní cestující nesystematicky vyčleněn z možnosti použít spoje této železniční linky v rámci MSK (příklad cesty Vídeň/Varšava - Ostrava hl.n. - Frýdek Místek a podobné případy relací).

Dopravce dále upozorňuje na legislativu vydávanou na úrovni EU o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě a tarifní unifikaci při odbavování cestujících.

Informace zadavatele:

Zadavatel neakceptuje tento požadavek.

Žádost č. 10 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 12, odstavec 4, Článek 14, odstavec 13 b), c), Článek 16, odstavec 6:

Dopravce žádá doplnit k povinnosti umožnit KODIS kontrolu povinností Dopravce a k povinnosti strpět provedení kontrol a zkoušek Vlakových jednotek podmínku „*pouze pokud taková kontrola nenaruší bezpečnost a plynulost provozu*“.

Dále žádá Dopravce Zadavatele o upřesnění, zdali se oprávnění v článku 14, odstavci 13, bodě c) vztahuje na vstup do služebního oddílu vlakového doprovodu (průvodčího), nebo vstup na stanoviště strojvedoucího. Pokud by se mělo jednat o vstup na stanoviště strojvedoucího, Dopravce upozorňuje, že to z bezpečnostních i provozních důvodů nepovažuje za vhodné ani důvodné a žádá v tomto smyslu Zadavatele o úpravu ustanovení.

Informace zadavatele:

Zadavatel má za to, že ve vztahu k článku č. 12 odst. 4 závazného návrhu textu Smlouvy (příloha č. 1 zadávací dokumentace) není důvod pro doplnění navrhovaného textu, článek v obecné rovině upravuje kompetence společnosti Koordinátor ODIS s.r.o. vůči dopravci. Konkrétní pravidla pro provádění kontrol společností Koordinátor ODIS s.r.o. jsou dostatečně upraveny v čl. 14 odst. 11 závazného návrhu textu Smlouvy.

Ve vztahu ke článku 14 odst. 13 písm. b) závazného návrhu textu Smlouvy (příloha č. 1 zadávací dokumentace) zadavatel uvádí, že se oprávnění vztahuje na vstup do služebního oddílu. Oprávnění se nevztahuje na vstup na stanoviště strojvedoucího.

Článek 16 odst. 6 závazného návrhu textu Smlouvy (příloha č. 1 zadávací dokumentace) – ve vztahu k tomuto ustanovení smlouvy není patrné, jaký měl tazatel dotaz.

Žádost č. 11 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 14, odstavec 6:

Dopravce žádá Zadavatele o zvážení možnosti posunu termínu předkládání přehledu Neuskutečněných dopravních výkonů, a to o 10 dní, tj. na 25. kalendářní den v měsíci. Dopravce uvádí, že důvodem jeho žádosti je velké množství zpracovávaných dat v různých formátech

pro různé objednatele na síti Dopravce a proto není v jeho kapacitních možnostech (i s ohledem na potřebu úplného a kvalitního zpracování dat) splnit termín do 15. kalendářního dne v měsíci.

Informace zadavatele:

Tento požadavek zadavatel neakceptuje s ohledem na upravený systém úhrady Skutečné kompenzace.

Žádost č. 12 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 14, odstavec 8:

Toto ustanovení hovoří o povinnosti personálu Dopravce vypomoci cestujícím například s kočárkem. Dopravce s touto povinností v principu nemá problém - považuje to za samozřejmost, avšak upozorňuje, že musí zároveň dodržet příslušná ustanovení právních předpisů, která upravují maximální hmotnostní limity při zdvihání břemen svými zaměstnanci, zejména pak pokud se jedná o ženy. Dopravce proto žádá Zadavatele o doplnění ustanovení například ve smyslu „...pokud není taková pomoc vzhledem ke hmotnosti přenášené věci (např. dětského kočárku, zavazadla atp.) v rozporu s obecně závaznými právními předpisy.“

Informace zadavatele:

Ustanovení čl. 14 odst. 8 závazného textu návrhu Smlouvy (příloha č. 1 zadávací dokumentace) se mění a nově zní: „Personál Dopravce je povinen nabídnout, a v případě zájmu cestujícího poskytnout, pomoc s nástupem, výstupem a pohybem osob přepravujících dětský kočárek s dítětem či osob s omezenou schopností pohybu a orientace ve vozidel, zejména obsloužit cestující s invalidním vozíkem plošinou pro nástup, resp. výstup, pokud není takový požadavek na poskytnutí pomoci vzhledem ke všem okolnostem, zejména hmotnosti konkrétní osoby či věci, pro konkrétního zaměstnance nepřiměřený.“. Změna bude provedena ve Smlouvě před jejím podpisem s vybraným dodavatelem.

Zadavatel navrhuje závazný návrh Smlouvy (příloha č. 1 zadávací dokumentace) změnit výše uvedeným způsobem, a to proto, že tazatelem navrhované znění indikuje, že by osoba či věc měla být při nastupování zvážena, a pomoc by ji byla poskytnuta pouze v případě, že by nepřekračovala limity příslušných právních předpisů. Zadavatelem navrhovaná úprava naopak umožňuje takovou pomoc neposkytnout i v případě, že váha osoby či věci naplňuje zákonné parametry, avšak umožňuje zohlednit konkrétní poměry zaměstnance dopravce poskytujícího takovou pomoc.

Žádost č. 13 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 14, odstavec 14:

Vzhledem k možnému zpracování osobních údajů zaměstnanců Dopravce žádá Dopravce o smluvní úpravu/upřesnění nakládání se získanými záznamy v souvislosti s nařízením GDPR, a to například doplněním tohoto textu v závěru článku 14 odstavce 14: „..., která musí být Objednatелеm nebo KODIS pořízena v souladu se zásadami (čl. 5) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).“

Informace zadavatele:

Objednatel je povinen při své činnosti dodržovat ustanovení právních předpisů vč. právní úpravy nakládání s osobními údaji. V doplňování obecných odkazů na právní předpisy nevidí objednatel smysl.

Žádost č. 14 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 15, odstavec 2:

Zadavatel zde uvádí, že vozidlo musí být alespoň částečně nízkopodlažní, avšak dle přílohy č. 7 Smlouvy (TPS) je u vozidla standardu ODIS5 uvedeno, že „Souprava umožní bezbariérový nástup do vozidla alespoň jedněmi dveřmi, současně umožní nástup imobilních cestujících pomocí plošiny.“

Dopravce žádá Zadavatele o vysvětlení, která informace je relevantní, protože u citované věty se domnívá, že takové vozidlo nemusí být nízkopodlažní, pokud je vybaveno zvedací plošinou.

Informace zadavatele:

Zadavatel interpretuje citovanou větu následovně:

Souprava standardu ODIS 5 má umožnit nástup imobilních cestujících pomocí plošiny. Současně souprava standardu ODIS 5 má umožnit nástup do vozidla alespoň jedním nízkopodlažním (bezbariérovým) nástupním prostorem (např. pro snadný nástup cestujících s kočárky, jízdními koly, těžšími zavazadly apod.). Plošina pro nástup imobilních cestujících nemusí být umístěna v nízkopodlažní části vozidla (soupravy).

Žádost č. 15 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 15, odstavec 3:

Pro vyloučení pochybností žádá Dopravce Zadavatele o potvrzení, že Dopravce není povinen požadavek KODIS na kapacitní posílení vlaků akceptovat, pokud k tomu nelze použít řádné ani záložní vozidlo v rámci této smlouvy. V opačném případě by toto ustanovení de facto mohlo dávat Dopravci povinnost držet nad rámec smlouvy neurčitou flotilu vozidel pro případ požadavku objednatele, což je požadavek zcela neurčitý a nenacenitelný.

Informace zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že Dopravce není povinen požadavek KODIS na kapacitní posílení vlaků akceptovat, pokud k tomu nelze použít řádné ani záložní vozidlo v rámci této smlouvy.

Žádost č. 16 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 15, odstavec 11:

Dopravce považuje uloženou povinnost provádění školních exkurzí za problematickou. Smluvní ustanovení v současném znění dává Dopravci povinnost uskutečnit školní exkurze, nicméně nepředpokládá možnost nezájmu škol či nemožnosti jejich účasti například vzhledem k mimořádným opatřením Ministerstva zdravotnictví apod. Dopravce navrhuje tuto smluvní povinnost vypustit a řešit jiným způsobem (samostatnou dohodou mimo Smlouvu o veřejných službách), či znění tohoto článku upravit tak, aby byla vyloučena odpovědnost Dopravce za skutečnosti, které nemůže ovlivnit, například: „Dopravce se zavazuje **v případě zájmu základních a středních škol** po Dobu plnění...“, „...prokáže, že tuto povinnost splnil, **pokud tomu objektivně nebránily skutečnosti, které Dopravce nemohl ovlivnit (například vyhlášení nouzového stavu, omezení shromažďování apod.)**.“

Pro vyloučení pochybností Dopravce dále žádá o vysvětlení, na čí náklady budou takové exkurze pořádány.

Informace zadavatele:

Uvedená povinnost je promítnutím povinnosti odpovědného veřejného zadávání, konkrétně sociálních aspektů dle § 6 odst. 4 ZZVZ. Objednatel proto předpokládá i určitou aktivní roli dopravce při jejím naplňování, tj. například v aktivním nabízení této možnosti vhodným školám apod. Její rozsah je stanoven v přiměřeném rozsahu a bez konkrétních podrobností tak, aby její naplnění nečinilo dle názoru objednatele větší potíže. Uvedená povinnost bude plněna na náklady dopravce.

Žádost č. 17 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 16, odstavec 2:

Dopravce se domnívá, že zde je uveden chybný název smlouvy, který by měl být podle názoru Dopravce 07698/2018. Dopravce žádá Zadavatele o upřesnění.

Informace zadavatele:

Ustanovení čl. 16 odst. 2 písm. c) závazného textu návrhu Smlouvy (příloha č. 1 zadávací dokumentace) se mění a nově zní: *„nejméně 6 měsíců před ukončením platnosti smlouvy s ev. č. 07698/2018/DSH vyzve společnost České dráhy, a.s. k přípravě Vlakových jednotek (po technické stránce) a k předání veškeré nezbytné dokumentace související s následným převodem Vlakových jednotek tak, aby byla dokumentace a vozidla připravena k převodu k ukončení platnosti smlouvy s ev. č. 07698/2018/DSH.“*. Změna bude provedena ve smlouvě před jejím podpisem s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 18 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 16, odstavec 6:

Dopravce se dotazuje, jaký je důvod k předání dokumentace pro převod jednotek ve lhůtě nejpozději do 3 měsíců od nabytí účinnosti této smlouvy? Dopravce se dotazuje, zdali by nepostačovala lhůta x měsíců před samotným převodem na nového dopravce?

Informace zadavatele:

V čl. 16 odst. 6 závazného návrhu Smlouvy žádná taková lhůta pro předání dokumentace upravena není. Jedná-li se však o lhůtu upravenou v čl. 16 odst. 9 závazného návrhu Smlouvy pak, byla tato lhůta zvolena z důvodu možnosti kontroly plnění povinností Dopravce, které mají vazbu na příslušnou dokumentaci, a dále pro potřeby Objednatele při sestavování nové zadávací dokumentace.

Žádost č. 19 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 16, odstavec 8:

Dopravce konstatuje, že doba 9 měsíců na obnovu případné poškozené jednotky je nedostatečná. Jedná se o dobu kratší, než je výrobní doba, Dopravce nemá objektivně možnost tuto lhůtu splnit. Navíc Dopravce konstatuje, že má status veřejného zadavatele a žádnou další jednotku v tuto chvíli nemá ve svém vozovém parku a nemá ji ani vysoutěženou či dokonce

objednanou. Dopravce upozorňuje Zadavatele, že dodací lhůty nových železničních kolejových vozidel se v současné době pohybují podle jeho zkušeností od 30 měsíců výše. **Dopravce žádá Zadavatele o přiměřené prodloužení této lhůty tak, aby bylo možné ji s ohledem na aktuální situaci na trhu výrobců železničních kolejových vozidel splnit.**

Dopravce dále žádá, aby se výše uvedená povinnost vztahovala pouze na případy, kdy dojde k poškození jednotky z viny Dopravce, tedy zaviněním Dopravce.

Informace zadavatele:

Ustanovení čl. 16 odst. 8 závazného textu návrhu Smlouvy (příloha č. 1 zadávací dokumentace) se mění a nově zní: „*Dojde-li k takovému poškození části Vlakové jednotky, které objektivně bude znemožňovat další provoz v rámci Veřejných služeb v drážní dopravě, je Dopravce povinen tuto Vlakovou jednotku uvést do provozuschopného stavu neprodleně, nejdéle však do devíti měsíců. V případě, že Vlakovou jednotku nelze uvést do provozuschopného stavu, či dojde-li k takovému poškození Vlakové jednotky, které objektivně bude znemožňovat další provoz v rámci Veřejných služeb v drážní dopravě, je povinen Vlakovou jednotku nahradit Vlakovou jednotkou nejvýše srovnatelného stáří, jako byla vlaková jednotka poškozená, splňující všechny požadavky Smlouvy a Programu. V souvislosti s poškozením Vlakové jednotky a jejím nahrazením jinou Vlakovou jednotkou není Dopravce oprávněn požadovat navýšení Ceny.*“. Změna bude provedena ve smlouvě před jejím podpisem s vybraným dodavatelem.

Zadavatel navrhuje závazný návrh Smlouvy (příloha č. 1 zadávací dokumentace) změnit výše uvedeným způsobem. Dikce odpovídá dokumentu Specifické podmínky pro výzvu č. 28 OPD v rámci programu „Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel“. Lhůta devíti měsíců odpovídá délce trvání Smlouvy.

Žádost č. 20 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 17, odstavec 3:

Dopravce žádá o úpravu tohoto ustanovení či přidání nového tak, aby Smlouva výslovně upravovala **ochranu obchodního tajemství Dopravce** a postup v případě žádosti podle zákona č. 106/1999 Sb., tedy možnost Dopravce vyjádřit se k takovým žádostem o informace předem a tím se bránit případným šikanózním žádostem přímých konkurentů (např. textem: „*Bude-li Objednatel vyzván podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, oprávnou osobou ke sdělení informací, které mohou být obchodním tajemstvím Dopravce, neprodleně s celým obsahem žádosti seznámí Dopravce a prokazatelně mu umožní se k takovému sdělení informací vyjádřit, a to nejméně 5 pracovních dní před případným sdělením informací. Po obdržení tohoto vyjádření Objednatel bez zbytečného odkladu sdělí, jak žádost hodlá vyřídit. O způsobu vyřízení žádosti vyrozumí Objednatel Dopravce rovněž*“).

neprodleně. Povinnosti dle tohoto odstavce zavazují Objednatele i po skončení platnosti smlouvy.").

Dále Dopravce žádá, aby byla do Smlouvy zakomponována odpovědnost Objednatele za ochranu obchodního tajemství Dopravce, a to i před jejím porušením třetí stranou, např. pověřenou osobou, koordinátorem a podobně.

Informace zadavatele:

Objednatel zdůrazňuje, že smlouva je plněna v režimu tzv. brutto, a proto není třeba upravovat ani ochranu obchodního tajemství, ani vyřizování žádostí dle zákona č. 106/1999 Sb.

Žádost č. 21 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 18, odstavec 8:

Dopravce považuje za problematickou formulaci „*povinnost zaplatit všechny v této Smlouvě sjednané smluvní pokuty*“ a navrhuje ustanovení přeformulovat na úhradu všech pokut vztahujících se k porušené povinnosti.

Informace zadavatele:

Objednatel má za to, že znění ustanovení je jasné. Výklad, že by dopravce musel uhradit veškeré smluvní pokuty stanovené ve smlouvě, tj. i za porušení jiných povinností, je absurdní.

Žádost č. 22 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 19, odstavec 3 b):

Dopravce žádá doplnění tohoto ustanovení, že oprávnění Objednatele odstoupit od smlouvy z tohoto důvodu vzniká pouze za předpokladu, že k přerušení/omezení/nezahájení provozu dojde výhradně na základě zavinění Dopravce.

Informace zadavatele:

Zadavatel má za to, že ustanovení je dostatečně určité, zejména ve vazbě na ustanovení závazného návrhu textu Smlouvy čl. 14 odst. 5.

Žádost č. 23 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 19, odstavec 3 b) f):

Dopravce považuje ustanovení tohoto článku za duplicitní a žádá v tomto smyslu o upřesnění, případně pro vyloučení pochybností o sloučení těchto souvisejících bodů do jednoho.

Informace zadavatele:

Ustanovení jsou si sice podobná, nicméně písm. b) uvedeného článku a odstavce směřuje k nezajištění plnění služeb v rozsahu alespoň 50 % spojů po dobu nejméně 3 dní, tedy nejedná se o nepřetržité přerušení poskytování služeb. Naproti tomu písmeno f) směřuje na případy, kdy dopravce neuskutečňuje přepravní služby vůbec, tedy jedná se o nepřetržité přerušení služeb alespoň po dobu 3 dnů.

Žádost č. 24 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 19, odstavec 3 g):

Dopravce navrhuje odkaz na článek 18 odstavec 3 Smlouvy nahradit odkazem na článek 18 odstavec 10 Smlouvy (Dopravce se domnívá, že se jedná o překlep).

Informace zadavatele:

Ustanovení čl. 19 odst. 3 písm. g) závazného textu návrhu Smlouvy (příloha č. 1 zadávací dokumentace) se mění a nově zní: „*souhrnná výše Objednatelům uplatnitelných smluvních pokut za období platnosti příslušného Jízdního řádu dosáhne hranice stanovené v čl. 18 odst. 10 Smlouvy*“. Změna bude provedena ve Smlouvě před jejím podpisem s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 25 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha č. 5 Smlouvy, str. 5, bod 1.5:

Dopravce žádá Zadavatele o bližší vysvětlení pojmu „provedení spoje v rozporu s Jízdním řádem“ v odrážce „*Neuskutečněný zaviněný dopravní výkon*“ na str. 5. Dopravce se dotazuje na konkrétní kritérium posouzení „*provedení spoje v rozporu s Jízdním řádem*.“

Informace zadavatele:

Objednatel upravuje v příloze č. 5 (Výpočet kompenzace) Obchodních podmínek (příloha č. 1 zadávací dokumentace) na str. 5 definici pojmu „Neuskutečněný zaviněný dopravní výkon“, která nově zní: *„dopravní výkon, který Dopravce neprovedl v důsledku porušení svých povinností dle této Smlouvy, jde zejm. o případy odřeknutí Spoje v části nebo v celé trase, dále pak dopravní výkon nerealizovaný z důvodu stávky zaměstnanců Dopravce.“*

Provedená změna bude v předmětné příloze provedena před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 26 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 21, odstavec 1:

Dopravce navrhuje upřesnit způsob uveřejnění v registru smluv, a to např. alespoň doplněním závěru textu tohoto odstavce: *„..., přičemž v uveřejňovaných dokumentech znečitelní ty údaje, které Dopravce označil za své obchodní tajemství, a zajistí anonymizaci těch osobních údajů, pro které není k jejich zpracování uveřejněním k dispozici právní titul.“*

Informace zadavatele:

Zadavatel uvádí, že jako veřejný zadavatel a povinná osoba dle zákona o registru smluv uveřejňuje ročně v registru smluv desítky smluv, přičemž dodržuje ustanovení všech relevantních právních předpisů. Doplnování uvedených povinností proto není účelné.

Žádost č. 27 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 21, odstavec 2:

Odkaz uvedený v závěru tohoto odstavce Dopravce doporučuje konkretizovat a tedy změnit na tento: [Ochrana osobních údajů - informace o zpracování osobních údajů | Moravskoslezský kraj | \(msk.cz\)](#)

Informace zadavatele:

Ustanovení čl. 21 odst. 2 závazného textu návrhu Smlouvy (příloha č. 1 zadávací dokumentace) se mění a nově zní: *„Osobní údaje obsažené v této Smlouvě budou Objednatelem zpracovávány pouze pro účely plnění práv a povinností vyplývajících z této Smlouvy; k jiným účelům nebudou tyto osobní údaje Objednatelem použity. Objednatel při zpracovávání osobních údajů dodržuje*

platné právní předpisy. Podrobné informace o ochraně osobních údajů jsou uvedeny na oficiálních webových stránkách Objednatele: [Ochrana osobních údajů – informace o zpracování osobních údajů | Moravskoslezský kraj | \(msk.cz\).](https://www.msk.cz/ochrana-osobnich-udaju)"

Změna bude provedena ve Smlouvě před jejím podpisem s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 28 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha č. 5 Smlouvy, str. 12, bod 3.1:

Zadavatel zde uvádí, že cenotvorná položka „10 Úhrada za použití dopravní cesty“ není součástí Nabídky Dopravce. Dopravce toto považuje za flagrantní narušení porovnatelnosti jednotlivých konkurenčních nabídek. Vzhledem ke konstrukci poplatku za použití dopravní cesty, kdy je výsledná výše poplatku odvozována od hrubých tunových kilometrů, se mohou nabídky jednotlivých dopravců lišit z důvodu užití hnacích vozidel o různé hmotnosti. Dopravce žádá v této věci vysvětlení Zadavatele a úpravu zadávacích podmínek.

Informace zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že řádek 10 „Úhrada za použití dopravní cesty“ není součástí Nabídky Dopravce, a to z důvodu, že nelze dopředu stanovit transparentní způsob cenové indexace z důvodu metodiky výpočtu určené správcem dráhy. Na hodnotu poplatku má přímý vliv charakteristika Objednávky, která se může odlišovat od výchozího provozního konceptu (mj. s ohledem na řazení jednotek do souprav). Z toho důvodu přistupuje Objednatel k výpočtu této cenotvorné položky každoročně až před platností Jízdního řádu podle konkrétních podmínek Objednávky, na základě podkladů pro výpočet zveřejněných v Prohlášení o dráze správcem dráhy. Tyto podmínky jsou totožné pro všechny účastníky, a proto nelze tvrdit, že by tím došlo k narušení porovnatelnosti nabídek.

Žádost č. 29 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha č. 5 Smlouvy, str. 16, bod 4.1.2:

Dopravce žádá Zadavatele o bližší vysvětlení postupu ve vzorci pro výpočet Upraveného indexu spotřebitelských cen. Konkrétně se Dopravce dotazuje a žádá Zadavatele o vysvětlení:

a) Z jakého důvodu je odečítáno od dopočteného výrazu ono jedno procento?

$$\frac{ISC_j - ISC_{j-1}}{ISC_{j-1}}$$

- b) Rozumí Dopravce správně vzorci tak, že od dosazeného výrazu je odečtena hodnota 0,01?
- c) Z jakého důvodu je Upravený index spotřebitelských cen dopočítáván jako poměr meziroční změny mezi roky j a $j-1$, jestliže při výpočtu Aktualizované ceny v sekci 4.3.1 je indexem násobena Výše Cenotvorné položky ve Výchozím finančním modelu, který je vztažen k $j=1$.

Informace zadavatele:

Zadavatel vychází z přesvědčení, že cenotvorné položky indexované podle Upraveného indexu spotřebitelských cen nepodléhají takovému inflačnímu vývoji, jak je tomu u tzv. spotřebitelského koše ČSÚ, který je základem pro určení vývoje spotřebitelských cen. U těchto cenotvorných položek má Dopravce možnost plánovat a zasmluvnit náklady dlouhodoběji než z roku na rok, aby se ubránil inflačním vlivům. Proto Zadavatel odečítá 1 % (resp. hodnotu 0,01) z relativní meziroční změny Indexu spotřebitelských cen a takto upravený výsledek vztahuje při indexaci k výchozí hodnotě Upraveného indexu spotřebitelských cen, která je pro Jízdní řád 2021/2022 totožná s hodnotou Indexu spotřebitelských cen. Ze stejného důvodu dlouhodobého zasmluvnění také Zadavatel nepřipouští deflaci, tj. meziroční změna Upraveného indexu spotřebitelských cen nemůže dosáhnout hodnoty menší než 1,00.

Žádost č. 30 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha č. 5 Smlouvy, str. 16, body 5.2 a 6.2.1:

Dopravce ke způsobu výpočtu sazby za záměnu soupravy tvořené jednou jednotkou za soupravu tvořenou dvěma jednotkami uvádí, že princip výpočtu podle jeho názoru nezohledňuje nárůst mzdových nákladů za druhého průvodčího, který by z provozních i technologických důvodů musel být zajištěn též, a žádá v tomto smyslu Zadavatele o zvážení případné úpravy ustanovení.

Informace zadavatele:

Zadavatel neuvažuje úpravu způsobu výpočtu sazby za záměnu soupravy tvořené jednou jednotkou za soupravu tvořenou dvěma jednotkami. Zadavatel nepředpokládá obsazení soupravy druhým průvodčím.

Žádost č. 31 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 5 Smlouvy, str. 26, bod 6.2.1:

Dopravce se domnívá, že výpočet skutečné ceny upírá možnost uplatnění části variabilních nákladů (především mzdových a sociálního a zdravotního pojištění), které v případě Neuskutečněného nezaviněného dopravního výkonu a Neuskutečněného dopravního výkonu v době pandemie nese Dopravce i nadále, a to bez možnosti jejich okamžitého ovlivnění. Navíc v případě pandemie jsou tyto náklady Dopravcem generovány z rozhodnutí Objednatele. Dopravce zde žádá Zadavatele o zvážení případné úpravy ustanovení.

Informace zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že variabilní náklady (přesněji náklady přiřazené na Výkon) nejsou součástí ceny Neuskutečněného nezaviněného dopravního výkonu a Neuskutečněného dopravního výkonu v době pandemie. Nicméně Dopravce může sám ovlivnit ve své Nabídce přiřazení cenotvorných položek na Výkon, Vozidlo a Fixní složku, tedy ovlivnit i to, jaká část nákladů se vůči změně dopravního výkonu chová jako fixní (Vozidlo a Fixní složka) a jaká se chová jako variabilní (Výkon). Uvedený postup je použitelný nejenom na mzdy a sociální a zdravotní pojištění, ale jakékoliv cenotvorné položky, kde Zadavatel rozvržení nákladů připouští ve Finančním modelu ve sloupcích M a N listu Model výchozí (MV).

Žádost č. 32 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS článek I, TPS ODIS, příloha č. 14:

Dopravce se dotazuje, zdali **u soupravy typu ODIS5, uvedené do provozu před zahájením nabídkového řízení, je opravdu nutné mít boční elektronický informační panel na každém jednotlivém vozidle.** Tato povinnost zásadně omezuje použití užitých vozidel, respektive vyžaduje nemalé investice do nich, což se projeví ve zvýšení nabídkové ceny. U některých starších typů vozidel není dodatečná instalace bočních elektronických panelů vůbec možná (absence centrálního zdroje energie). Dopravce navrhuje, aby u soupravy ODIS5, uvedené do provozu před zahájením nabídkového řízení, byla povinnost 1 bočního elektronického informačního panelu souhrnně na celou soupravu, přičemž ostatní vozidla by byla povinně vybavena náhradním označením (plastovými/kartonovými cedulemi). Dopravce se dotazuje, zdali je na plnění tohoto standardu možné udělit výjimku.

Dopravce se dále dotazuje, **zdali je u soupravy typu ODIS5, uvedené do provozu před zahájením nabídkového řízení, opravdu nutné mít v každém vozidle stanovený počet vnitřních informačních panelů v provedení LCD obrazovek.** Tato povinnost zásadně omezuje použití užitých vozidel, respektive vyžaduje nemalé investice do nich, což se projeví ve zvýšení nabídkové ceny. U některých starších typů vozidel není dodatečná instalace vnitřních elektronických panelů ve formě LCD obrazovek vůbec možná (absence centrálního zdroje energie, prostorové možnosti interiéru). Dopravce navrhuje, aby u soupravy ODIS5, uvedené

do provozu před zahájením nabídkového řízení, tento standard nebyl vyžadován, resp. bylo možné na plnění tohoto standardu udělit výjimku. Pokud by Zadavatel tento návrh neakceptoval, žádá Dopravce alespoň snížení standardu na vnitřní informační panely tak, aby stačily současné ve starších vozidlech běžně používané jednořádkové LED diodové displeje namísto LCD monitorů.

Dopravce se dále dotazuje, **zdali je u soupravy typu ODIS5, uvedené do provozu před zahájením nabídkového řízení, opravdu nutné mít v každém vozidle audio informační systém.** Zadavatel již nyní připouští u souprav tohoto typu výjimku z plnění povinnosti vlakového rozhlasu, za předpokladu nahrazení informováním vlakovou četou. Dopravce navrhuje umožnění této možnosti i u audio informačního systému.

Dopravce se dále dotazuje, **zdali je u soupravy typu ODIS5, uvedené do provozu před zahájením nabídkového řízení, opravdu nutné disponovat oddílem 1. třídy.** Tato skutečnost výrazně zužuje možné spektrum užitých vozů, které lze pro realizaci zakázky použít. Dopravce navrhuje, aby u soupravy typu ODIS5 (stejně jako u ODIS6), nasazené do provozu před zahájením nabídkového řízení, nebyla 1. třída vyžadována.

Pro úplnost Dopravce doplňuje, že všemi těmito návrhy sleduje možnost uplatnění užitých vozidel jako záložních (ODIS5, ODIS6) a s tím související možnost nižší nabídkové ceny pro Zadavatele.

Dopravce se dále dotazuje na **přesné podmínky uplatnění výjimek dle přílohy č. 14 k Technickým a provozním standardům ODIS.** Zadavatel zde uvádí, že „výjimku LZE uplatnit pouze po domluvě s KODIS, a to písemnou formou“. Následující věta však hovoří o tom, že „výjimka JE udělena v následujících případech...“. Chápe Dopravce správně, že v případech výslovně uvedených v bodech 2.1 – 2.14 této přílohy je výjimka Dopravci udělena vždy, případně je rovnou udělena touto přílohou, anebo se jedná pouze o výčet možností k udělení výjimek a finální posouzení udělení výjimky je na společnosti KODIS?

Dopravce považuje tuto formulaci pro uplatnění výjimek z TPS ODIS za neurčitou a netransparentní. Otevírá možnost budoucích odchylek od těchto standardů, aniž by bylo jakkoliv blíže specifikováno, v jakých ohledech je zadavatel ochoten případné výjimky připustit či naopak v jakých oblastech bude na TPS bezesbýtku trvat. Přitom je zřejmé, že aplikace případných výjimek u vybraného dodavatele by měla podstatný dopad na vlastní plnění, resp. nyní má **tato skutečnost zásadní vliv na kalkulaci nabídkové ceny, jelikož na ní závisí výrazné investice do vozidel. Dopravce se proto domnívá, že kritéria a podmínky udělení výjimek by měla být stanovena zcela jasně a transparentně předem.** Dopravce dále podotýká, že pokud by výjimky byly povolovány příliš široce, může to vést k tomu, že budou podávány nabídky, které by v konečném důsledku byly neporovnatelné; proto by dle názoru Dopravce bylo vhodné upravit i určitý maximální rozsah výjimek.

Dopravce žádá Zadavatele o objasnění a upřesnění možnosti pro uplatnění výjimek z TPS ODIS tak, aby ustanovení bylo v souladu se zásadou transparentnosti.

Informace zadavatele:

Zadavatel neuvažuje o úpravě zmiňovaných Technických a provozních standardů ODIS pro soupravy typu ODIS 5 a trvá na jejich znění.

Zadavatel má za to, že znění ustanovení týkajících se výjimek z TPS ODIS jsou jasná. Výjimky z TPS ODIS jsou uvedeny v Příloze č. 14 TPS ODIS a dopravci jsou uděleny vždy, a to na základě písemné žádosti dopravce. Jiné než uvedené výjimky ze standardů TPS ODIS se nepřipouští.

Žádost č. 33 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek I, bod 2.1:

Dopravce podává dotaz k následující smluvní povinnosti: *„Dopravce musí upravit obsah čelního panelu na základě požadavků KODIS do 30 dní od zaslání tohoto požadavku.“*

Dopravce k této smluvní povinnosti uvádí, že pokud by se ale jednalo o pouhou změnu linek, popř. změnu názvu cílové stanice nebo jiných textů, které jsou součástí dat JŘ nahrávaných na vozidla, tak to považuje za jasné a proveditelné. Nicméně v případě, že se bude jednat o nějaké jiné, komplikovanější úpravy, upozorňuje Dopravce na to, že každá úprava zobrazení (kromě výše uvedeného) vyžaduje změnu softwaru tabulí a musí proběhnout standardní nákupní proces. Z pohledu Dopravce, který je veřejným zadavatelem dle Zákona o veřejných zakázkách, je proto tento termín objektivně nesplnitelný a Dopravce žádá jeho adekvátní prodloužení.

Toto platí i pro vnější boční tabule.

Dále je ve zmíněném článku uvedena povinnost: *„...musí dopravce na čelním panelu zobrazit případný doplňkový text zpřesňující trasu spoje (např. „Přes: stanice/zastávka“), bližší určení charakteru spoje či pokračování jízdy vozidla po jiné lince.“*

Pro kalkulaci nákladů na případné změny informačního systému žádá Dopravce o vysvětlení, co je myšleno *„bližším určením charakteru spoje“*, a jak si Zadavatel představuje zobrazení *„pokračování vozidla po jiné lince“*.

Informace zadavatele:

Zadavatel k zaslané žádosti uvádí, že se jedná obecně o doplňkový text, který je možno editovat ve stanovené lhůtě dopravcem. *„Bližší určení charakteru spoje“* a *„pokračování vozidla po jiné lince“* jsou konkrétními případy užití doplňkového textu.

Žádost č. 34 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek I, bod 2.5.1, str. 11:

Odbavovací terminály neumožňují dle požadavku KODIS hotovostní platby. Dopravce se dotazuje, z jakého důvodu je v TPS k tomuto doplněno, že výstupní data mají obsahovat minimálně údaje o hotovostních platbách, když validátor ODIS technicky takovou funkci platby hotovostí dle požadavku neumožňuje? V takovém případě nemohou z technických důvodů výstupní data za odbavovací terminály (tzv. validátory ODIS) obsahovat data o hotovostních platbách.

Informace zadavatele:

Zadavatel se domnívá, že Uchazeč má patrně na mysli část specifikace výstupních dat:

„Výstupní data obsahují minimálně následující údaje, které jsou přesně stanoveny v příloze č. 4:

- druh platby (hotovostní, bezhotovostní, dobíjení elektronické peněženky, rozlišení dle jednotlivých druhů měn),“

Jelikož odbavovací terminály neumožňují hotovostní platby, hotovostní druh platby nebude, na rozdíl od jiných prodejních zařízení a systémů, u žádné transakce z odbavovacích terminálů využít.

Žádost č. 35 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek I, bod 2.5.2:

„Distribuci denylistu z centrálního systému dle specifikace datové věty KODIS v aktuální verzi (dle přílohy č. 3) do palubního počítače a jeho zpřístupnění v úložném prostoru palubního počítače pro čtečku platebních karet.“

Předpokládá Dopravce správně, že palubním počítačem je zde myšlen informační systém pro cestující? Standardně se podle zkušeností Dopravce ukládají denylisty přímo v POP, resp. ve validátorech. Dopravce žádá Zadavatele o vysvětlení.

„Dopravce předá čtečky pro nahrání klíčů v bezpečném prostředí a nahrání aplikace pro odbavení cestujících pomocí bankovní karty.“

Dopravce považuje za nereálné předání čteček k nahrání klíčů v bezpečném prostředí, to by se podle jeho názoru musely předat celé validátory. Dopravce míní, že toto by se mělo odehrát dálkově.

Informace zadavatele:

Zadavatel k žádosti uvádí, že palubním počítačem je míněno technické zařízení, která získá, uloží a poskytne denylist čtečce platebních karet. Konkrétní způsob technického řešení závisí na rozhodnutí a realizaci dopravce.

Pokud není dopravce schopen předat samostatné čtečky k nahrání klíčů v bezpečném prostředí, může předat i celé validátory.

Žádost č. 36 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek II, bod 1:

Dopravce žádá Zadavatele o potvrzení, že opravdu požaduje pokladní přepážky pouze ve třech vyjmenovaných stanicích. V současné době na uvedené trati Dopravce provozuje také pokladny ve stanicích (zastávkách) Ostrava-Stodolní, Ostrava-Kunčice, Vratimov, Čeladná a Frenštát pod Radhoštěm. V TPS není zmíněna ani stanice Ostrava hl.n. Dopravce žádá o vysvětlení, zdali provoz některé z těchto pokladen bude poptáván a tím i hrazen v rámci jiné smlouvy, či zda jsou z pohledu Zadavatele zbytné.

Informace zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že neuvedené stávající pokladní přepážky budou buď součástí jiných smluv s dopravci, nebo budou v období plnění Smlouvy považovány z pohledu Objednatele za zbytné.

Žádost č. 37 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek II, bod 1:

Zadavatel zde definuje uniformu jako košili či polokošili s logem Dopravce. Dopravce zde uvádí, že má širší spektrum uniformních součástí, např. kravatu, šátek apod. Dopravce z tohoto důvodu žádá Zadavatele o úpravu ustanovení tak, aby bylo možné použít i jiné vhodné uniformní součásti (např. specifikovat jen uniformu s logem dopravce, bez bližšího určení, či stanovit pouze nějaký minimální standard). Nyní se z pohledu Dopravce zdá smluvní definice velmi úzkou – Dopravce nabízí vyšší standard. Dopravce se dále dotazuje, zdali zaměstnanci ve výcviku a zácviu mohou být dočasně během této doby v civilním oblečení, za předpokladu že budou označeni páskou Dopravce.

Informace zadavatele:

Zadavatel má za to, že znění ustanovení umožňuje Dopravci nabízet i vyšší standard. Pro vyloučení pochybností Zadavatel přistupuje k upřesnění ustanovení v Příloze č. 1 ZD – Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek II, bod 1, a to následovně:

„Zaměstnanec obsluhující pokladní přepážku musí dodržovat ústrojovou kázeň nošením uniformy. Za minimální uniformní standard se považuje nošení polokošile či košile s logem dopravce.“

Změna bude provedena v předmětné příloze Smlouvy před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Výjimka ze standardu pro zaměstnance ve výcviku či zácviku se nepřipouští, nutné je splnit alespoň minimální uniformní standard.

Žádost č. 38 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek II, bod 5:

Dopravce informuje Zadavatele, že stanice Ostrava-Kunčičky není v současné době ze strany provozovatele dráhy vybavena audiovizuálním informačním systémem. Dopravce se domnívá, že se jedná o skutečnost mimo jeho kompetenci a možnost ovlivnění (Dopravce nemůže provozovatele dráhy k vybavení stanice jakkoliv nutit) a žádá Zadavatele o vypuštění této povinnosti, a to minimálně do doby, kdy bude tato stanice provozovatelem dráhy adekvátně vybavena.

Informace zadavatele:

Zadavatel předpokládá vybavení zastávky Ostrava-Kunčičky audiovizuálním informačním systémem v období předcházejícím plnění této Smlouvy. V případě nevybavení zastávky Ostrava-Kunčičky audiovizuálním informačním systémem v průběhu období předcházejícího plnění této Smlouvy nebude Zadavatel tuto povinnost po Dopravci vyžadovat.

Žádost č. 39 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek II, bod 6:

Dopravce konstatuje, že je možné zabezpečit nástup cestujících na vozíku pouze ve stanicích, které disponují standardizovanými nástupišti ve výši 550 mm nad temenem kolejnice. Ve stanicích, kde jsou nástupiště nižší, není podle názoru Dopravce žádný subjekt schopen nástup imobilních cestujících zajistit, jelikož to není objektivně při zachování bezpečnostních podmínek možné, a to ani za použití vozidlové plošiny, mobilní plošiny či jiného technického zařízení. V některých stanicích (např. Vratimov) jsou úroňová nástupiště kromě nevyhovující výšky také natolik úzká, že nelze garantovat průjezdnost invalidního vozíku či použití plošiny. Dopravce žádá o úpravu ustanovení ve smyslu, že se tato povinnost vztahuje pouze na bezbariérově přístupné stanice a zastávky dle příslušné ČSN 73 4959.

Informace zadavatele:

Zadavatel v reakci na uvedené skutečnosti přistupuje k doplnění Přílohy č. 1 ZD – Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek II, bod 6, a to následovně:

„Povinnost zajištění přepravy imobilního cestujícího se vztahuje pouze na bezbariérově přístupné stanice a zastávky dle příslušné ČSN 73 4959.“

Změna bude provedena v předmětné příloze Smlouvy před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 40 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek II, bod 7:

Dopravce konstatuje, že instalace informačních vitrín či klaprámů na zastávkách a v neobsazených stanicích podléhá souhlasu třetí strany – správce objektu, kterým je zpravidla provozovatel dráhy. Dopravce žádá o doplnění ustanovení ve smyslu, že Dopravce je povinen vitríny instalovat, pokud je to povoleno správcem objektu.

Informace zadavatele:

Zadavatel v reakci na uvedené skutečnosti přistupuje k doplnění Přílohy č. 1 ZD – Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek II, bod 7, a to následovně:

„Dopravce bude při zajištění informačních vitrín a klaprámů spolupracovat se správcí příslušných objektů. Pokud se i při vyvinutí přiměřeného úsilí nepodaří Dopravci požadované informační plochy zajistit z důvodu negativního stanoviska správce objektu a tuto skutečnost Dopravce Objednateli nebo KODIS prokáže, bude od požadavku ze strany Objednatele a KODIS upuštěno.“

Změna bude provedena v předmětné příloze Smlouvy před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 41 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek IV, bod 1:

Dopravce se dotazuje k odstavci „Školení zaměstnanců dopravce“, kdo stanoví obsah zkušebního testu ze znalostí ODIS? Chápe Dopravce správně, že rozsah testu a školení si stanoví vlastním vnitřním předpisem Dopravce?

Informace zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že obsah zkušebního testu ze znalostí ODIS, rozsah testu a rozsah školení si stanoví dopravce vlastním vnitřním předpisem.

Žádost č. 42 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek IV, bod 1:

U článku hovořícího o povinnosti písemného informování KODIS o stížnostech žádá Dopravce Zadavatele o potvrzení, že za písemnou formu se považuje i zaslání elektronickou poštou – e-mailem.

Informace zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že za písemnou formu se považuje i zaslání elektronickou poštou – e-mailem.

Žádost č. 43 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek V, bod 6:

Z pohledu Dopravce není optimální rozvolnit podmínky manipulačních přírážek tak, že přírážka nebude uplatňována při prokázání se jízdním dokladem z předchozího spoje z důvodu zpoždění předchozího spoje a nedostatečné doby na nákup dokladu na pokladně, a to z důvodu prodlužování odbavení a nemožnosti ověřit situaci se zpožděním předchozího spoje. Cestující má možnost zakoupit si jízdenku mnoha způsoby (i online). Zároveň by tím byl

uplatněn dvojí přístup k cestujícím nastupujícím ve stejné stanici s pokladnou, což může být diskriminační a pro zákazníky matoucí. Dopravce navrhuje Zadavateli tuto výjimku vypustit.

Informace zadavatele:

Objednatel trvá na znění příslušného ustanovení.

Žádost č. 44 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek VII.

Dopravce konstatuje, že oproti současnému stavu se jedná o větší rozsah čištění a tím pádem očekává nárůst nákladů na čištění. Dopravce přitom v současném stavu a nastavení čištění nezaznamenává větší problémy v plnění a považuje tak v budoucnu potenciálně zvýšené náklady na čištění za zbytečně vynaložené. Dopravce se dotazuje Zadavatele, zdali na tomto standardu v plném rozsahu trvá, zejména na zajištění operativního úklidu dle článku 2.1 Technických a provozních standardů ODIS. Takto definované zajištění úklidu pro dopravce znamená mít zřízenou mobilní úklidovou četou, což nabídku bude dle názoru dopravce neúměrně prodražovat.

Informace zadavatele:

Objednatel trvá na znění příslušného ustanovení. Objednatel se domnívá, že není nutné zřizovat mobilní úklidovou četou a předpokládá případné zapojení ostatních provozních zaměstnanců.

Žádost č. 45 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek IX:

Organizace výluk – Dopravce zde upozorňuje na nesoulad mezi TPS, článek IX („KODIS určí a dodá 30 dní před výlukou oběhy souprav, počty a oběhy autobusů“) a Smlouvou čl. 13 odst. 5 (kde je naopak povinnost Dopravce informovat KODIS o svém opatření včetně počtu nasazených autobusů). Dopravce se dotazuje, zdali tedy bude výluková opatření zpracovávat KODIS a předávat je Dopravci (dle TPS), nebo zdali je bude zpracovávat Dopravce a informovat o nich KODIS (dle Smlouvy). Tato skutečnost může mít vliv na kalkulaci personálních nákladů.

Informace zadavatele:

Objednatel k žádosti uvádí následující vysvětlení:

Organizace výluk bude rozdělena mezi dopravce a KODIS. V prvotní fázi KODIS předá dopravci koncept výlukového opatření, jehož součástí jsou položky uvedené v TPS ODIS, článku IX. Na základě předaného konceptu výlukového opatření toto opatření dopravce dopravuje ve spolupráci s KODIS a provozovatelem dráhy a vydá jej (umístí na Portál provozování dráhy, zašle zúčastněným subjektům). Případné zajištění NAD je v gesci dopravce, přičemž je povinen zohlednit příslušná ustanovení Smlouvy a jejích příloh.

Žádost č. 46 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek IX:

Zadavatel zde stanovuje povinnost informovat o výlukách nejpozději 7 dní předem na stránkách a v železničních stanicích. Dopravce žádá o doplnění tohoto ustanovení: *„...pokud byl o takové výluce včas informován provozovatelem dráhy.“* Pro vysvětlení

Dopravce uvádí, že se vyskytují na jeho síti výluky, o kterých je provozovatelem dráhy z různých důvodů informován na poslední chvíli a nemůže tak vždy garantovat zveřejnění informací o výluce v Zadavatelem požadovaném termínu.

Dále Dopravce žádá o zvážení prodloužení lhůty pro odstranění informace o skončené výluce z 24 hodin na 72 hodin, a to s ohledem na víkendové či sváteční dny, a to v zájmu efektivity vynaložených prostředků na tuto činnost.

Informace zadavatele:

Zadavatel akceptuje žádost dopravce a přistupuje k následujícím úpravám odstavce Přílohy č. 1 ZD – Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek IX:

„Dopravce zveřejní informace o výluce nejpozději 7 dní před konáním dané výluky na svých webových stránkách, v železničních stanicích a zastávkách (vždy na místech určených jako místa pro informace pro cestující), pokud byl o takové výluce informován provozovatelem dráhy minimálně 21 dní před konáním výluky.“

„Po ukončení výluky provede dopravce odstranění označení:

- formou přenosného zastávkového označnicku a z webových stránek neprodleně,*
- formou informací ve stanicích a zastávkách nejpozději do 72 hodin od ukončení výluky.“*

Zadavatel akceptuje žádost dopravce a přistupuje k následujícím úpravám odstavce Přílohy č. 1 ZD – Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek II, bod 7:

„Dopravce je povinen sledovat aktuálnost uveřejněných materiálů v informačních vitrínách či klaprámech a po ukončení platnosti vývěsky tuto vývěsku do 5 dní odstranit (v případě oznámení o výluce do 72 hodin od ukončení výluky).“

Změny budou provedeny v předmětné příloze Smlouvy před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 47 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek X:

Dopravce se domnívá, že by sankce za nezajištění NAD v limitu 60 minut neměla být uplatňována, pokud se tak stane bez viny Dopravce, tj. bez zavinění Dopravce, a Dopravce vyvinul k zajištění NAD veškerou nezbytnou snahu a informoval o této skutečnosti dispečink KODIS. Dopravce pro vysvětlení uvádí, že mohou být situace a časová období (např. noční doba, dopravní špička, nedostatek řidičů, obecně situace na trhu autobusových dopravců apod.), kdy není zajištění náhradní autobusové dopravy v tomto časovém limitu objektivně možné. Proto Dopravce žádá v tomto smyslu o úpravu smluvního ustanovení tak, aby v takovém případě nebyla uplatňována od Objednatele sankce. Dopravce by dále uvítal, kdyby při zajišťování NAD mohla být poskytována součinnost dispečinku KODIS a žádá i v tomto smyslu úpravu ustanovení.

Informace zadavatele:

Zadavatel trvá na znění příslušného ustanovení.

Zadavatel nepředpokládá součinnost dispečinku KODIS ve věci zajištění NAD.

Žádost č. 48 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, příloha 2:

Dopravce konstatuje, že znění této přílohy (Popis zobrazování informací na vnitřních informačních panelech vozidel) není aktualizováno dle posledních vzájemných jednání a uzavřených smluv s Dopravcem na jiné provozní soubory, kde bylo dohodnuta možnost

zobrazování informačního systému podle směrnic a grafiky Dopravce. Dopravce se domnívá, že je vhodné mít v zájmu cestujících v celé železniční síti Moravskoslezského kraje (respektive v celé železniční síti ČR) jednotný standard a grafické provedení informačního systému, který je navíc v drážním prostředí celorepublikově používáný a rovněž souhlasně projednaný s organizacemi zdravotně postižených osob. Dopravce žádá Zadavatele o připuštění možnosti grafického provedení vnitřního informačního systému i v jiném provedení, a to na základě vzájemné dohody Dopravce a KODIS, podobně jako v jiných provozních souborech Zadavatele (například u vozidel řady 811).

Informace zadavatele:

Zadavatel trvá na znění příslušné přílohy.

Žádost č. 49 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, příloha 6, strana 7:

Karty MIFARE DESFire EV2 8 kB jsou technologicky nevyspělé a překonané, Dopravce navrhuje změnu v textaci na již vyvinutý typ karty EV3. Dopravce připojuje i stanovisko vydavatele a výrobce těchto karet, který sám tento druh karet nedoporučuje k užití, viz odkaz: https://www.nxp.com/products/rfid-nfc/mifare-hf/mifaredesfire/mifare-desfire-ev2:MIFARE_DESFIRE_EV2_2K_8K

Informace zadavatele:

Zadavatel akceptuje připomínku Dopravce a mění v Příloze č. 1 ZD – Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, příloha 6, strana 7 označení následovně:

„Odbavovací zařízení musí zajistit bezproblémový proces odbavení cestujících na bázi bezkontaktní čipové karty typu MIFAREDESFireEV1 8 kB a MIFAREDESFireEV3 8 kB (dále BČK).“

Změna bude provedena v předmětné příloze Smlouvy před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 50 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, příloha 13, strana 1:

Časová lhůta pro komunikaci zařízení s kartou za jakékoliv situace a při jakékoliv tarifní kombinaci do 3,2 sekund od přiložení karty je technicky z pohledu Dopravce nereálná. Lhůty podle názoru Dopravce neodpovídají reálným scénářům, za ideálního provozu nelze splnit takto krátkou časovou odezvu. Za Dopravce navrhujeme textaci při ponechání pojmu „jakékoliv situace a jakékoliv kombinace“ vynechat časový údaj a nahradit zněním „v co nejkratší časové odezvě“. V případě trvání Zadavatele na konkrétní časové lhůtě žádáme úpravu do technicky reálné lhůty na alespoň 7,5 sekundy od přiložení.

Informace zadavatele:

Zadavatel trvá na stanovené lhůtě – komunikace zařízení s kartou musí trvat za jakékoliv situace a při jakékoliv tarifní kombinaci do 3,2 sekund od přiložení karty a zadání cílové zastávky obsluhou.

Žádost č. 51 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 4 – Smlouva o spolupráci při zajišťování provozu a rozvoje Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS mezi Dopravcem a Koordinátorem ODIS s.r.o., Článek V., odstavec 2:

Dopravce zde uvádí, že není provozovatelem dráhy jakožto zpracovatelem oprávněn předávat nákrešné, traťové a zastávkové JŘ a další pomůcky JŘ třetím osobám. Dopravce se domnívá, že by Zadavatel tuto problematiku měl řešit sám přímo s provozovatelem dráhy a navrhuje úplné vypuštění tohoto ustanovení ze Smlouvy.

Informace zadavatele:

Zadavatel akceptuje žádost dopravce a přistupuje k následujícím úpravám Přílohy č. 4 – Smlouva o spolupráci při zajišťování provozu a rozvoje Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS mezi Dopravcem a Koordinátorem ODIS s.r.o., Článek V., odstavec 2:

„Poskytovat Koordinátorovi údaje o infrastruktuře a provozu na ní v rozsahu potřebném pro jeho činnost při současném respektování smluvních ujednání mezi Dopravcem a Provozovatelem dráhy, jakožto zpracovatelem požadovaného obsahu.“

Změna bude provedena ve smlouvě před jejím podpisem s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 52 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 4 – Smlouva o spolupráci při zajišťování provozu a rozvoje Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS mezi Dopravcem a Koordinátorem ODIS s.r.o., všeobecně:

Tuto smlouvu má dopravce uzavřenu s platností do konce platnosti poslední smlouvy o VS uzavřené s MSK. Předpokládá Dopravce správně, že není třeba uzavírat tuto smlouvu novou?

Informace zadavatele:

Zadavatel konstatuje, že předpoklad Uchazeče není správný. Smlouva o spolupráci při zajišťování provozu a rozvoje Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS, která je součástí zadávací dokumentace nabídkového řízení „Výběr dopravce pro zajištění dopravní obslužnosti veřejnou drážní osobní dopravou na lince S6 Ostrava hlavní nádraží – Frýdek-Místek – Frenštát pod Radhoštěm město na trati 323 Ostrava – Valašské Meziříčí“, bude uzavřena mezi Koordinátorem ODIS s. r. o. a vybraným dodavatelem pouze pro účely zakázky zajištění dopravní obslužnosti veřejnou drážní osobní dopravou na lince S6 Ostrava hlavní nádraží – Frýdek-Místek – Frenštát pod Radhoštěm město na trati 323 Ostrava – Valašské Meziříčí.

Žádost č. 53 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 5 – Smlouva o spolupráci při poskytování služeb zprostředkování karetních transakcí, Odstavec 7.2.:

Dopravce žádá o úpravu tohoto ustanovení či přidání nového tak, aby Smlouva výslovně upravovala ochranu obchodního tajemství, resp. důvěrných informací Dopravce a postup v případě žádosti podle zákona č. 106/1999 Sb., tedy možnost Dopravce vyjádřit se k takovým žádostem o informace předem a tím se bránit případným šikanózním žádostem přímých konkurentů (např. textem: *„Bude-li Poskytovatel vyzván podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, oprávněnou osobou ke sdělení informací, které mohou být obchodním tajemstvím/důvěrnými informacemi Objednatele, neprodleně s celým obsahem žádosti seznámí Objednatele a prokazatelně mu umožní se k takovému sdělení informací vyjádřit, a to nejméně 5 pracovních dní před případným sdělením informací. Po obdržení tohoto vyjádření Poskytovatel bez zbytečného odkladu Objednateli sdělí, jak žádost hodlá vyřídit. O způsobu vyřízení žádosti vyrozumí Poskytovatel Objednatele rovněž neprodleně. Povinnosti dle tohoto odstavce zavazují Poskytovatele i po skončení platnosti Smlouvy.“*).

Informace zadavatele:

Zadavatel nebude upravovat ustanovení smlouvy dle návrhu tazatele. Viz též odpověď na žádost č. 26 výše.

Žádost č. 54 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 5 – Smlouva o spolupráci při poskytování služeb zprostředkování karetních transakcí, Odstavec 13.3.:

Dopravce navrhuje upřesnit způsob uveřejnění v registru smluv, a to např. alespoň doplněním závěru textu první věty: „..., přičemž v uveřejňovaných dokumentech znečitelní ty údaje, které Objednatel označil za své obchodní tajemství, a zajistí anonymizaci těch osobních údajů, pro které není k jejich zpracování uveřejněním k dispozici právní titul.“.

Informace zadavatele:

Zadavatel nebude upravovat ustanovení smlouvy dle návrhu tazatele. Viz též odpověď na žádost č. 26 výše.

Žádost č. 55 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 6 – Smlouva o výpůjčce bezpečnostních modulů SAM, Článek VIII, odstavec 2:

Dopravce žádá o doplnění ustanovení ohledně zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších předpisů, tedy ujednání, která Smluvní strana smlouvu uveřejní, dokdy nejpozději zašle Smlouvu do registru smluv od jejího podpisu, dále dokdy a jak o tom vyrozumí druhou Smluvní stranu a dále sjednání povinnosti před uveřejněním anonymizovat v uveřejňovaných dokumentech obchodní tajemství (resp. důvěrné informace) Dopravce a ty osobní údaje, pro které není k jejich zpracování uveřejněním k dispozici právní titul. To bude mít následně vliv i na změnu formulace ohledně účinnosti této smlouvy, která pak nastane nejdříve uveřejněním v registru smluv (a tedy nikoli současně s platností, tj. „dnem podpisu tou smluvní stranou, který ji podepíše jako poslední.“).

Informace zadavatele:

Zadavatel má za to, že tato smlouva podléhá povinnosti uveřejnění v registru smluv, a to s ohledem na hodnotu předmětu smlouvy. V reakci na uvedené skutečnosti přistupuje k změně článku VIII. odst. 2 Přílohy č. 6 ZD – Smlouva o výpůjčce bezpečnostních modulů SAM, a to následovně:

„Tato Smlouva nabývá platnosti dnem jejího podpisu oběma Smluvními stranami a nabývá účinnosti dnem jejího uveřejnění v registru smluv dle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních

*podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**Zákon o registru smluv**“). Uveřejnění této Smlouvy a jejích případných dodatků provede v souladu se Zákonem o registru smluv Půjčitel."*

Změna bude provedena v předmětné příloze před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 56 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 7 – Smlouva o finančním vyrovnání elektronické peněženky karty ODISka v Integrovaném dopravním systému Moravskoslezského kraje podle zákona č. 89/2012 Sb., všeobecně:

Tuto smlouvu má Dopravce uzavřenu s platností na dobu neurčitou. Předpokládá Dopravce správně, že není třeba uzavírat tuto smlouvu novou?

Informace zadavatele:

Objednatel potvrzuje, že pokud má Dopravce příslušnou smlouvu již uzavřenu, není třeba ji uzavírat znovu.

Žádost č. 57 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 8 – Smlouva o finančním vyrovnání elektronické peněženky karty ZETKA v Integrované dopravě Zlínského kraje podle zákona č. 89/2012 Sb., všeobecně:

Tuto smlouvu má Dopravce uzavřenu s platností na dobu neurčitou. Předpokládá Dopravce správně, že není třeba uzavírat tuto smlouvu novou?

Informace zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že pokud má Dopravce příslušnou smlouvu již uzavřenu, není třeba ji uzavírat znovu.

Žádost č. 58 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 9 – Komisionářská smlouva o obchodní spolupráci, všeobecně:

Tuto smlouvu má Dopravce uzavřenu s platností na dobu neurčitou. Předpokládá Dopravce správně, že není třeba uzavírat tuto smlouvu novou?

Informace zadavatele:

Pokud stávající Komisionářská smlouva o obchodní spolupráci vybraného dodavatele má shodné parametry se smlouvou, která je součástí zadávací dokumentace nabídkového řízení „Výběr dopravce pro zajištění dopravní obslužnosti veřejnou drážní osobní dopravou na lince S6 Ostrava hlavní nádraží – Frýdek-Místek – Frenštát pod Radhoštěm město na trati 323 Ostrava – Valašské Meziříčí“, nemusí vybraný dodavatel uzavírat novou komisionářskou smlouvu. Objednatel však výslovně upozorňuje na nutnou shodu mimo jiné ve věci oprávnění Komisionáře přefakturovat Komitentovi poměrnou část provize účtované bankou za zajištění provozu platební brány či nutnou shodu ve věci stanovené odměny Komisionáře.

V případě, že stávající Komisionářská smlouva o obchodní spolupráci vybraného dodavatele se odlišuje, uzavře vybraný dodavatel s Koordinátorem ODIS s.r.o. novou Komisionářskou smlouvu, která bude vztažena výlučně k plnění zakázky zajištění dopravní obslužnosti veřejnou drážní osobní dopravou na lince S6 Ostrava hlavní nádraží – Frýdek-Místek – Frenštát pod Radhoštěm město na trati 323 Ostrava – Valašské Meziříčí.

Žádost č. 59 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 9 – Komisionářská smlouva o obchodní spolupráci, Článek VII, odstavec 9:

Komisionář bude Komitentovi hradit dostatečnou částkou odměnu za správcovství mobilní aplikace ODIS či e-shop ODIS. Z toho důvodu neshledává Dopravce za adekvátní Komisionáři přefakturovat provize požadované bankou po Komitentovi za zprostředkování platební brány. KODIS v minulosti po bilaterální diskusi tento fakt akceptoval. Dopravce se dotazuje, z jakého důvodu je nyní součástí návrhu této smlouvy?

Informace zadavatele:

Přefakturační poměrné části provize účtované bankou za zajištění provozu platební brány je součástí naprosté většiny smluv mezi dopravci ODIS (Komitenty) a Koordinátorem ODIS s.r.o. (Komisionářem) a je takto Objednatelem vnímána jako smluvní standard.

Žádost č. 60 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 9 – Komisionářská smlouva o obchodní spolupráci, Článek IX, odstavce 1, 2:

Dopravce se domnívá, že odměna by měla být součástí ceny a úhrady odměny již ve Smlouvě o spolupráci při zajišťování provozu a rozvoje Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS mezi Dopravcem a Koordinátorem ODIS s.r.o. Takto by mohlo být považováno za duplicitní úhradu nákladů. Částka odměny ve smlouvě o spolupráci je již nastavena tak, aby byla komplexně, a faktura je vystavována na základě této Smlouvy.

Odst. 1 by měl podle názoru Dopravce znít: „Komitent se zavazuje, že za poskytnuté plnění dle této Smlouvy ze strany Komisionáře uhradí Komisionáři Odměnu, jenž bude součástí ceny a platebních podmínek dle Smlouvy o vzájemné spolupráci, která bude uzavřena mezi Komitentem a Komisionářem.“

Odst. 2 by měl být podle názoru Dopravce vypuštěn.

Informace zadavatele:

Objednatel trvá na znění článku IX, nejedná se o duplicitní úhradu nákladů.

Žádost č. 61 ze dne 6. 7. 2021:

Příloha č. 10 – Smlouva o dělbě tržeb mezi dopravci v Integrovaném dopravním systému Moravskoslezského kraje podle zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, všeobecně:

Tuto smlouvu má Dopravce uzavřenu s platností na dobu neurčitou. Předpokládá Dopravce správně, že není třeba uzavírat tuto smlouvu novou?

Informace zadavatele:

Objednatel potvrzuje, že pokud má dopravce příslušnou smlouvu již uzavřenu, není třeba ji uzavírat znovu.

Zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to následovně:

a) dle § 98 odst. 4 ZZVZ o 3 pracovní dny (v souvislosti se lhůtou pro uveřejnění odpovědí); a zároveň

b) dle § 99 odst. 2 ZZVZ o 4 kalendářní dny (v návaznosti na provedené úpravy zadávacích podmínek).

Nový konec lhůty pro podání nabídek:

Datum: 10. 8. 2021

Hodina: 10:00

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 4 ze dne 4. 8. 2021

Vysvětlení zadavatele z vlastního podnětu:

Zadavatel informuje, že s ohledem na stále probíhající přípravu odpovědí na žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace ze dne 29. 7. 2021 prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to následovně:

Nový konec lhůty pro podání nabídek:

Datum: 16. 8. 2021

Hodina: 10:00

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 5 ze dne 10. 8. 2021

Žádost č. 62 ze dne 29. 7. 2021:

1. Zadávací dokumentace, Článek 18.3

Dopravce potvrzuje, že ustanovení je v souladu se zákonem č. 134/2016 Sb. a že tedy Zadavatel může v rámci nelimitované vyhrazené změny závazku snížit dopravní výkon např. v době pandemie až na nulu. Dopravce souhlasí, že takto vyhrazená změna je v souladu s platnou legislativou, nicméně v praxi je nereálné požadovat po Dopravci např. v době pandemie snížení dopravního výkonu až na nulu a následně (po odeznění pandemie) požadovat navýšení dopravního výkonu zpět na 100 %, neboť Dopravce by pak byl zcela zřejmě nucen po dobu snížení dopravního výkonu nadále udržovat původně požadovaný vozový park i personální obsazení z důvodu očekávaného navýšení dopravního výkonu zpět na původní hodnotu a s tím by měl nepochybně spojené náklady, které by neměly jít výhradně k jeho tíži.

Dopravce navrhuje např. sjednání specifické ceny pro takové „přechodné období“ v rámci nové ZVS smlouvy, případně zvážení jiného obdobného řešení.

Informace zadavatele:

Zadavatel má za to, že snížení rozsahu na nulu se v praxi nepředpokládá, jde spíše o úpravu umožňující pružně reagovat na případný vývoj pandemie. Současně by se jednalo o krátkodobé opatření, které by nemělo dopravci generovat další náklady.

Ve vztahu ke specifické ceně objednatel odkazuje na přílohu č. 1 zadávací dokumentace – obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) čl. 8 odst. 4, který rozlišuje pro účely

výpočtu Skutečné kompenzace Dopravní výkony, kde mezi jinými figuruje i Neuskutečněný dopravní výkon v pandemii, za který Dopravci náleží kompenzace vypočtena postupem dle bodu 6.2 přílohy č. 5 závazného textu návrhu Smlouvy.

Žádost č. 63 ze dne 29. 7. 2021:

2. Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) čl. 6, odst. 4

Zadavatel v čl. 6, odst. 4 Smlouvy ve znění Vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 ze dne 14.7.2021 uvádí, že „Výchozí rozsah Dopravních výkonů v prvním Dopravním roce činí 753.320 vlkm“ a dále v odst. 6 uvádí, že „Celkový rozsah Dopravních výkonů, který má Dopravce v období platnosti příslušného Jízdního řádu zajistit, se může změnit pouze za podmínek stanovených v této Smlouvě.“ Analogicky tomu je v příloze č. 4 Smlouvy – Finanční model (soubor NŘ 323 S6 push-pull_ZD_P02_Financi model.xlsx) na listu „Provoz výchozí“ uveden Výchozí dopravní výkon v neměnné výši pro všechny 4 Dopravní roky, na které je uzavřena smlouva. Prvním Dopravním rokem plnění Smlouvy je jízdní řád pro období 2023/24. Tento jízdní řád je odchylně od všech ostatních po dobu trvání smlouvy dlouhý 371 dní, zbývající tři Dopravní roky, které tedy odpovídají navazujícím jízdním řádům (termínu celostátní změny Jízdního řádu v prosinci 2024 do termínu celostátní změny Jízdního řádu v prosinci 2027), jsou všechny dlouhé 364 dní. Chápe dopravce správně, že hodnoty Cenotvorných položek zadané do finančního modelu pro všechny Dopravní roky trvání Smlouvy, přičemž tyto hodnoty determinují výši cenové nabídky dopravce, mají tedy odpovídat jízdnímu řádu o délce 371 dní a že pro druhý až čtvrtý Dopravní rok trvání Smlouvy dojde k přepočtu výše těchto Cenotvorných položek na standardní délku jízdního řádu, tedy 364 dní, s využitím ve Smlouvě zakotvených mechanismů (viz článek 8, odst. 1)?

Informace zadavatele:

Zadavatel uvádí, že cenotvorné položky, jež budou vyplněny do Finančního modelu (příloha č. 2 ZD), jež se stane přílohou č. 4 Smlouvy, zůstávají po celou dobu trvání Smlouvy neměnné a nebudou přepočítávány. Dopravce může rozdílnou délku trvání Dopravních roků zohlednit v těch cenotvorných položkách, u nichž Finanční model umožňuje vyplnění rozdílných hodnot pro jednotlivé Dopravní roky. V případě cenotvorných položek, které toto neumožňují, musí dopravce položku případně zprůměrovat.

Žádost č. 64 ze dne 29. 7. 2021:

3. Příloha č. 1 ZD-Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 10, odstavec 7, písmeno a), bod iii.:

Žádost č. 8 ze dne 6. 7. 2021

Vzhledem k závislosti dodání dat o přidělených tržbách jízdného SJT na externí společnosti CENDIS nemá Dopravce přímý vliv na určené termíny pro zpracování dat uvedené v tomto bodu (tj. do 15 kalendářních dnů). Totožně jako Dopravce nemá přímý vliv na dodání ani subjekt KODIS. V bodu c) je KODIS oproštěn od lhůty (15 kalendářních dnů) a dodání se pro KODIS posouvá o čas prodlení dodání od CENDIS. V bodě a) bodu iii. však pro Dopravce takové oproštění není a Dopravce jej postrádá.

Dopravce žádá vyvážení a doplnění do čl. 10 odst. 7 písm. a) bod iii. část znění převzaté z bodu c) „V případě, že CENDIS poskytne Dopravci přehled tržeb z přiděleného jízdného včetně kompenzace Ministerstva dopravy v tarifu SJT s prodlením, prodlužuje se termín pro předložení přehledu tržeb z přiděleného jízdného SJT o stejnou dobu, o kterou došlo ke zpoždění ze strany CENDIS.“ Navrhované znění je recipročně použité z formulace bodu c) tohoto odstavce.

Informace zadavatele:

Na základě žádosti tazatele přistupuje Zadavatel k úpravě ustanovení čl. 10 odst. 7 písm. c) závazného textu návrhu Smlouvy (příloha č. 1 zadávací dokumentace), které nově zní:

„Přehled tržeb z přiděleného jízdného včetně kompenzace Ministerstva dopravy v tarifu SJT dle odst. 7 písm. a) bod iii. tohoto článku bude Dopravci poskytovat společnost CENDIS, s.p. (dále jen „CENDIS“). Dopravce tento přehled následně poskytne KODIS, která po provedení ověření a potvrzení předložených výkazů Dopravcem a po obdržení přehledů z CENDIS zpracuje přehled Skutečných tržeb a Dopravních výkonů. Taktéž v případě, že CENDIS poskytne Dopravci přehled tržeb z přiděleného jízdného včetně kompenzace Ministerstva dopravy v tarifu SJT s prodlením, prodlužuje se termín pro předložení přehledu tržeb z přiděleného jízdného SJT o stejnou dobu, o kterou došlo ke zpoždění ze strany CENDIS.“

Změna bude provedena před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 65 ze dne 29. 7. 2021:

4. Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 10, odstavec 7, písmeno b):

Dopravce upozorňuje na nesoulad termínu plynoucích z tohoto návrhu Smlouvy a Smlouvy o dělbě tržeb ODIS.

Vzhledem k rozdílnosti termínů, uvedených v čl. 10 odst. 7 písm. b) tohoto návrhu Smlouvy (uvedeno nejpozději do 25 kalendářních dnů) oproti čl. IV.1 Smlouvy o dělbě tržeb ODIS (uvedeno nejpozději do 13 kalendářních dnů), Dopravce žádá jeho sjednocení. Pro zpracování přehledu o skutečných tržbách v tarifu ODIS jde o termín do 13. kalendářního dne, zde navrhujeme „nejpozději do 13 kalendářních dnů“.

Informace zadavatele:

Jedná se o dva různé výkazy. Na základě Smlouvy o dělbě tržeb dostává dopravce pro každou oblast informaci o výši přidělených tržeb do 13. kalendářního dne. Tyto doplněné o další položky (Kompenzace z jízdného MD + nerozúčtované prodané jízdné (pokud nastane) + tržby SJT + ověřený přehled Dopravních výkonů) budou uvedeny v přehledu nejpozději do 25. kalendářního dne, jako podklad pro vyúčtování skutečné kompenzace dopravci ze strany Objednatele.

Žádost č. 66 ze dne 29. 7. 2021:

5. Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 11, odstavec 1:

Dopravce reaguje na odpověď Zadavatele k jeho Žádosti č. 9 ze dne 6. 7. 2021.

Dopravce upozorňuje na publikaci nového nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/782 ze dne 29. dubna 2021 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě. Dle čl. 12 Nařízení poskytne železniční podnik cestujícímu přímý přepravní doklad pro dálkové a regionální spoje jím provozované. Více přikládáme v samostatném vyjádření a výkladu.

Informace zadavatele:

V čl. 11 odst. 1 závazného textu návrhu Smlouvy (příloha č. 1 zadávací dokumentace) se na konec doplňuje nová věta, která zní: *„Objednatel je oprávněn v průběhu trvání Smlouvy nařídit Dopravci odbavování dle jiného tarifu dle volby Objednatele, a to nejpozději 90 dní před začátkem uznávání takového tarifu. Je-li to třeba, Objednatel uzavře s Dopravcem zvláštní smlouvu, kterou se upraví zejména podmínky pro výpočet podílu tržeb z jízdného, které budou vstupovat do Skutečných tržeb.“*

V souvislosti s výše uvedenou změnou Smlouvy se mění taktéž čl. 10 odst. 5 závazného textu návrhu Smlouvy (příloha č. 1 zadávací dokumentace) tak, že se doplňuje nové písm. f) a g), které zní:

„f) tržby z jiného tarifu dle čl. 11 odst. 1 Smlouvy včetně kompenzace,

g) kompenzace slev z jízdného ve veřejné osobní dopravě z tržeb v jiném tarifu dle čl. 11 odst. 1 Smlouvy ze strany Ministerstva dopravy.“

V článku 10 odst. 7 písm. a) závazného textu návrhu Smlouvy (příloha č. 1 zadávací dokumentace) se doplňuje bod iv., který zní:

„iv. tržby z jiného tarifu dle čl. 11 odst. 1 Smlouvy včetně kompenzace slev z jízdného ve veřejné osobní dopravě ze strany Ministerstva dopravy,“

Čl. 10 odst. 7 písm. b) věta *druhá* závazného textu návrhu Smlouvy (příloha č. 1 zadávací dokumentace) se doplňuje následovně:

*„Pro potřeby tohoto přehledu je povinen měsíčně provádět ověření a následné potvrzení předložených výkazů Dopravcem za hodnocené období (příslušný měsíc) předložených dle odst. 7 písm. (a) mimo bod iii. a **iv.** tohoto článku Smlouvy.“*

Změny budou provedeny před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 67 ze dne 29. 7. 2021:

6. Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh,
Článek 16, odstavec 8

Dopravce reaguje na odpověď Zadavatele k jeho Žádosti č. 19 ze dne 6. 7. 2021.

Dopravce znovu upozorňuje, že požadavek Zadavatele na náhradu nevratně poškozené soupravy je nepřiměřeně krátký. I v případě toho, že by dopravce postupoval výběrem mimo legislativu upravující postup veřejného zadavatele při veřejné zakázce, je 9 měsíců neúměrně krátká doba pro výrobu takové jednotky. Minimální lhůta by dle vyjádření UOHS měla být jen pro samotnou výrobu alespoň 24 měsíců, dle zkušeností Dopravce jsou však lhůty reálně cca 30 měsíců a výše. Ve Specifických podmínkách pro výzkum č. 28 OPD v rámci programu *"Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel"* se píše *"nahradit vozidlo pořízené z dotace jiným vozidlem nejvýše srovnatelného stáří a splňujícího veškeré kvalitativní požadavky stanovené tímto programem a smlouvou o veřejných službách, pokud dojde k takovému poškození vozidla, že bude vozidlo neopravitelné či oprava vozidla bude zcela zjevně neekonomickou, v důsledku toho bude vozidlo odstaveno a nebude nadále provozováno"*, avšak lhůta zde není stanovena.

Dopravce žádá Zadavatele o přiměřené prodloužení této lhůty tak, aby bylo možné ji s ohledem na aktuální situaci na trhu výrobců železničních kolejových vozidel splnit.

Vlastnictví v podstatě shodné jednotky/vozidla nad rámec finančních nákladů zahrnutých ve smlouvě je pro jakéhokoli dopravce finančně neúnosné. Dle informací Dopravce nejsou vozidla typu ODIS4 ani dostupná na trhu z pohledu možného pronájmu. **Současně Dopravce opakovaně žádá o přehodnocení stanoviska ve vztahu toho, že obnova takového poškozeného vozidla nebude Zadavatelem zohledněna formou navýšení Ceny, neboť v opačném případě bude muset každý dopravce riziko alespoň částečně zohlednit v nabídkové ceně.**

Informace zadavatele:

Na základě podnětu tazatele mění Zadavatel ustanovení čl. 16 odst. 8 závazného textu návrhu Smlouvy (příloha č. 1 zadávací dokumentace), který nově zní:

„Dojde-li k takovému poškození části Vlakové jednotky, které objektivně bude znemožňovat další provoz v rámci Veřejných služeb v drážní dopravě, je Dopravce povinen tuto Vlakovou jednotku uvést do provozuschopného stavu neprodleně, nejdéle však do devíti měsíců. V případě, že Vlakovou jednotku nelze uvést do provozuschopného stavu, či dojde-li k takovému poškození Vlakové jednotky, které objektivně bude znemožňovat další provoz v rámci Veřejných služeb v drážní dopravě, je povinen Vlakovou jednotku nahradit Vlakovou jednotkou nejvýše srovnatelného stáří, jako byla vlaková jednotka poškozená, splňující všechny požadavky Smlouvy a Programu. V souvislosti s poškozením Vlakové jednotky a jejím nahrazením jinou Vlakovou jednotkou není Dopravce oprávněn požadovat navýšení Ceny. Dopravce je povinen neprodleně po zjištění skutečnosti, že nezbytná délka trvání opravy směřující k uvedení Vlakové jednotky do provozuschopného stavu bude přesahovat stanovenou lhůtu devíti měsíců, informovat o této skutečnosti Objednatele. Dopravce může v takovém případě požádat Objednatele o projednání možnosti prodloužení stanovené devítiměsíční lhůty. Objednatel není žádosti o projednání možnosti prodloužení předmětné lhůty povinen vyhovět, pokud Dopravce neprokáže, že takovou opravu Vlakové jednotky nelze objektivně provést v devítiměsíční lhůtě.“

Změna bude provedena ve Smlouvě před jejím podpisem s vybraným dodavatelem. Ve vztahu k pořízení nové Vlakové jednotky dle výše uvedeného ustanovení lhůta stanovená není.

Ve vztahu k navýšení Ceny se Objednatel odkazuje na vysvětlení k žádosti č. 68.

Žádost č. 68 ze dne 29. 7. 2021:

7. Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh,
Článek 16, odstavec 8

Dopravce reaguje na odpověď Zadavatele na jeho Žádost č. 19 ze dne 6. 7. 2021

Ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 ze dne 14. 7. 2021 uvádí zadavatel k žádosti 19 sdělení, že Dopravce není oprávněn požadovat navýšení Ceny v souvislosti s poškozením Vlakové jednotky a jejím nahrazením jinou Vlakovou jednotkou, a to i v případě, kdy k poškození původní Vlakové jednotky, kterou je nutno nahradit, dojde nikoliv zaviněním Dopravce. Dopravce upozorňuje na skutečnost, že předmětné Vlakové jednotky byly zakoupeny s 85% dotací z OPD, tedy provoz jakékoliv jiné Vlakové jednotky splňující kvalitativní požadavky bude výrazně nákladnější, protože taková jednotka nebude zakoupena s dotací, nákup by vedl na straně Dopravce k výraznému nárůstu nákladů na odpisy a finanční náklady spojené s pořízením takové jednotky, dále pak je třeba zohlednit reálnou situaci na trhu s železničními vozidly, kdy vozidla typologicky srovnatelná s Vlakovými jednotkami existují pouze v několika málo kusech a lze objektivně předjímat, že případná výroba jedné dodatečné Vlakové jednotky by vedla z důvodu nesériové výroby k vyšší pořizovací ceně. Obdobné dopady by mělo i případné pořízení Vlakové jednotky formou leasingu či jiného nájmu. Dopravce tedy znovu žádá Zadavatele o uvážení jím deklarovaného rozhodnutí, že Dopravce

není oprávněn požadovat navýšení Ceny v souvislosti s poškozením Vlakové jednotky a jejím nahrazením jinou Vlakovou jednotkou.

Informace zadavatele:

Zadavatel neakceptuje požadavek tazatele. V případě poškození Vlakové jednotky, které je přičitatelné třetímu subjektu, je Dopravce oprávněn uplatňovat soukromoprávní nároky vyplývající ze způsobené újmy vůči tomuto subjektu či čerpat z pojistného plnění, popřípadě kombinace obojího. Objednatel na sebe nepřebírá riziko způsobení újmy třetím subjektem dopravci.

Žádost č. 69 ze dne 29. 7. 2021:

8. Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Článek 17, odstavec 3

Dopravce reaguje na odpověď Zadavatele na jeho Žádost č. 20 ze dne 6. 7. 2021.

Dopravce nesouhlasí s tvrzením, že obchodní tajemství nelze uznávat, protože smlouva je uzavřena v tzv. brutto režimu. Dopravce považuje veškeré ekonomické (především rozložení nákladových druhů) hodnoty uvedené ve Výchozím finančním modelu u všech dopravců za obchodní tajemství. Dopravce žádá zadavatele o zapracování vyjmenovaných informací, které podléhají obchodnímu tajemství. Dopravce odůvodňuje svůj požadavek plně liberalizovaným tržním prostředím, kdy cenotvorba položek patrná z finančního modelu může sloužit jako nástroj k získání konkurenční výhody.

Informace zadavatele:

Zadavatel na základě žádosti upravuje Přílohu č. 1 ZD – Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) článek 17 odst. 3 následovně:

Dopravce výslovně souhlasí s tím, že Objednatel je oprávněn poskytnout informace, které se dozvěděl v souvislosti s touto Smlouvou a při jejím plnění, KODIS za účelem využití při servisních činnostech pro ODIS. Informace získané při plnění povinností dle této Smlouvy a v souvislosti s ní je Objednatel oprávněn v rozsahu stanoveném příslušnými právními předpisy (např. dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů) sdělit třetím osobám.

V případě, že Dopravce některé takové informace považuje za obchodní tajemství, Objednatel uvádí, že břemeno označení vybraných informací a prokázání, že tyto informace naplňují všechny znaky obchodního tajemství dle § 504 zákona. č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, leží na Dopravci. V případě označení a prokázání, že se jedná o informace chráněné obchodním tajemstvím bude Objednatel postupovat v souladu s příslušnými právními předpisy.

Otázka úpravy ochrany obchodního tajemství není v této Smlouvě výslovně upravena, automaticky tedy budou aplikována příslušná ustanovení právních předpisů upravujících ochranu obchodního tajemství.

Změna bude provedena před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 70 ze dne 29. 7. 2021:

9. Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh,
Příloha č. 5 Smlouvy, str. 12, bod 3.1:

Dopravce reaguje na odpověď Zadavatele na jeho Žádost č. 28 ze dne 6. 7. 2021.

Dopravce plně souhlasí s tvrzením, že nelze dopředu stanovit transparentní způsob cenové indexace řádku 10 „Úhrada za použití dopravní cesty“, což je skutečně podmínka totožná pro všechny uchazeče. Existuje však objektivní předpoklad, že výpočet poplatku za dopravní cestu bude už ze své podstaty vždy odrážet hmotnost vlaku a pro opomenutí tohoto ve výpočtu není objektivní důvod. Není-li znám vzorec pro výpočet poplatku za použití dopravní cesty pro jednotlivé Dopravní roky po dobu trvání Smlouvy, mělo by být Zadavatelovou snahou zajistit co nejúplnější porovnání jednotlivých nabídek, kde hmotnost hnacích vozidel vede k odchylné výši nákladů za použití dopravní cesty. Stejně jako Zadavatel u jiných Cenotvorných položek na řádcích Výchozího finančního modelu předjímá jejich vývoj a modeluje odhadovanou výši inflace, tak by měl přistupovat k řádku 10 a pokoušet se jej predikovat s maximální možnou mírou věrohodnosti, tedy vyjít ze současného vzorce zveřejněné Správou železnic v Prohlášení o dráze a tuto částku bez indexace zahrnout do porovnání nabídek jednotlivých Dopravců. Zadavatel takto postihne dopad různé hmotnosti hnacích vozidel nabízených jednotlivými dodavateli do Výchozí jednotkové ceny rozhodné pro výběr dopravce.

Dopravce žádá o zahrnutí Cenotvorné položky Úhrada za použití dopravní cesty do výpočtu Výchozí jednotkové ceny rozhodné pro výběr nejvýhodnější nabídky s tím, že její hodnota bude spočtena dle aktuálně platného Prohlášení o dráze pro GVD 2021/2022 a bude v průběhu platnosti smlouvy změněna pouze v případě změny vzorce pro výpočet úhrady za použití dopravní cesty Provozovatelem dráhy v Prohlášení o dráze pro příslušný dopravní rok.

Informace zadavatele:

Zadavatel neakceptuje požadavek tazatele. Objednatel je přesvědčen, že nabídky budou porovnatelné i v případě, že položka úhrady za dopravní cestu do nabídkové ceny vstupovat nebude.

Žádost č. 71 ze dne 29. 7. 2021:

10. Příloha č. 1 ZD – Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek I, TPS ODIS, příloha č. 14:

Dopravce reaguje na odpověď Zadavatele na jeho Žádost č. 32 ze dne 6. 7. 2021.

Dopravce na základě odpovědi Zadavatele upozorňuje že ohledně uplatnění výjimek dle přílohy č. 14 k TPS ODIS, vyplývá odlišný výklad přílohy č.14, než Dopravce dosud měl. Dle odpovědi zadavatele je v příloze výčet výjimek, který bude udělen Dopravci vždy, a to na základě jeho písemné žádosti. Dále zadavatel v odpovědi uvádí, že výčet výjimek v příloze č. 14 je konečný (jiné než uvedené výjimky se nepřipouští). Pro Dopravce tedy tímto odpadá riziko, že zadavatel udělí jinou (neuvedenou) výjimku jinému dopravci a tím jej zvýhodní. Ovšem samotné znění záhlaví přílohy č. 14 tato tvrzení zadavatele výslovně neobsahuje. Uvádí pouze, že *"výjimku lze udělit po domluvě s KODISem a pouze písemnou formou"* a dále, že *"výjimka je udělena v případě bodů.."*

Dopravce žádá Zadavatele, aby znění přílohy č. 14 přiměřeně doplnil, minimálně tedy o informaci, že výčet výjimek v příloze je konečný a že pokud o uvedené výjimky Dopravce písemně požádá, KODIS se je zavazuje Dopravci vždy písemně udělit.

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na informaci zadavatele k Žádosti č. 32 a potvrzuje původní vyjádření: *„Zadavatel má za to, že znění ustanovení týkajících se výjimek z TPS ODIS jsou jasná. Výjimky z TPS ODIS jsou uvedeny v Příloze č. 14 TPS ODIS a dopravci jsou uděleny vždy, a to na základě písemné žádosti dopravce. Jiné než uvedené výjimky ze standardů TPS ODIS se nepřipouští.“*

Žádost č. 72 ze dne 29. 7. 2021:

11. Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek I, TPS ODIS, příloha č. 14:

Dopravce reaguje na odpověď Zadavatele k jeho Žádosti č. 32 ze dne 6. 7. 2021

Dopravce upozorňuje, že kombinaci požadovaných parametrů pro vozidlo typu ODIS5 splňuje v podstatě jen 6. souprava typu PUSH/PULL. Na trhu v době nabídkového řízení dostupná vozba pomocí klasické stavby (HV+OV) nesplňuje parametry nízkopodlažnosti, kombinace jednotek nezávislé trakce pak u žádné takové jednotky na trhu nesplňuje kombinaci parametrů maximální délky soupravy, minimální kapacity a průchodnosti takové soupravy. Dopravce je schopen však nabídnout soupravu ve složení 750.7+2xBdtee276+AB349+961, kde by pouze nesplňoval podmínku nízkopodlažního vstupu (nicméně řídicí vůz je vybaven plošinou pro nástup vozíčkáře), mírně by podkročil požadovanou kapacitu takové soupravy (302 míst k

sezení) a vozidla by nebyla vybavena plnohodnotným informačním systémem dle požadavku ODIS.

Je pro zadavatele takové řešení akceptovatelné? Pokud ano, žádáme tímto zadavatele o zohlednění v rámci zadávací dokumentace, resp. jejích příloh.

Informace zadavatele:

Zadavatel v návaznosti na Žádost č. 72 přistupuje k vysvětlení Přílohy č. 1 ZD – Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Přílohy 7 Smlouvy, TPS, článek 11, a to následovně:

Uvedený standard nasazení záložních vozidel definuje postup při nasazení záložních vozidel. Zadavatel má za to, že není definována povinnost disponovat vozidlem standardu ODIS 5 a je pouze na dopravci, jak k zajištění provozu záložními vozidly přistoupí. Za ideálních podmínek by dopravci měla postačovat pouze vozidla standardu ODIS 4. V případě, kdy dojde k odstavení dvou a více vozidel ODIS 4 z provozu, je vyžadováno nasazení záložní soupravy standardu ODIS 5 nebo ODIS 6 (v případě, že dopravce soupravou ODIS 5 nedisponuje). Nasazení záložní soupravy příslušného standardu je pak zohledněno sankčním systémem uvedeným v příloze č. 10 Smlouvy (Přílohy č. 1 ZD).

Doplnění nízkopodlažnosti:

Zadavatel přistupuje k doplnění Přílohy č. 1 ZD – Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Přílohy 7 Smlouvy, TPS příloha č. 1, Základní technické parametry vozidel, bod 1.3.12, a to vložení níže uvedené textace:

„Souprava je alespoň částečně nízkopodlažní, tzn. disponuje úrovnovým nástupním prostorem pro nástupiště ve výšce 550 mm nad TK, umožňující bezbariérový nástup do vozidla dle platných TSI PRM.“

Změna bude provedena v předmětné příloze Smlouvy před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Zadavatel upravuje Přílohu č. 10 Smlouvy ve vztahu k podmínce uložení sankce za Výkon ujetý záložní soupravou ODIS 6 následovně:

Původní podmínka uložení sankce, která zněla: *„Zpoždění je přičitatelné Dopravci.“* se nahrazuje podmínkou: *„Nasazení vozidla je přičitatelné Dopravci.“*

Změna bude provedena v předmětné příloze Smlouvy před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 73 ze dne 29. 7. 2021:

12. Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek I, TPS ODIS, bod 2.5.2

„možnost tarifního odbavení i pro zónu, ve které není zastávka daného spoje (projížděná zóna) dle přílohy č. 3 tohoto dokumentu,“

Dopravce sděluje Zadavateli, že tento požadavek nelze realizovat. Ve všech databázích jsou stanice přiřazeny k zónám. Z tohoto důvodu projížděnou zónu nelze detekovat, pokud v ní vlak nezastavuje. Dopravce žádá odstranění tohoto požadavku a úpravu smlouvy.

Informace zadavatele:

Zadavatel je přesvědčen, že uvedený požadavek železniční dopravci zapojení v ODIS splňují již nyní, kdy při prodeji jízdenek na ODISku prostřednictvím přenosné osobní pokladny zohledňují cestujícímu zakoupené tarifní zóny i v úsecích s projížděnou zónou. Jedná se o úseky, kdy vlak v jedné nebo více tranzitních zónách nezastavuje (např. rychlíky v úseku Ostrava – Opava) či hranice mezi zónami je umístěna na širé trati (např. úsek Ostrava hl.n. – Bohumín). Zadavatel trvá na uvedeném požadavku, neboť jeho odstranění by znemožnilo existenci zónového tarifu ODIS.

Žádost č. 74 ze dne 29. 7. 2021:

13. Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek VII.:

Dopravce reaguje na odpověď Zadavatele k jeho Žádosti č. 44 ze dne 6. 7. 2021

Zajištění řešení navržené Zadavatele spatřuje Dopravce jako velmi nešťastné. Jednak zcela nepřipadá v úvahu, aby úklid soupravy za jízdy byl realizován pomocí strojvedoucího ale ani v případě vlakvedoucího, který se bude plně věnovat odbavení cestujících (což má vazbu i na výběr tržeb pro Zadavatele). Dále tento návrh znamená nutnost „uskladnění“ nečistot, které vzniknou při úklidu. K tomu nejsou vozidla přizpůsobena a může to znamenat další problémy (zápach, přenesení nečistoty do jiné části vlaku),

Dopravce tímto žádá o zohlednění výše uvedené s tím, že v případě že takové znečištění vznikne, vynaloží Dopravce veškeré rozumně požadovatelné úsilí k zajištění nápravy. Prakticky sem bude nasměrována úklidová četa, avšak ne v režimu stálé pohotovosti pro výkon linky S6.

Informace zadavatele:

Zadavatel v reakci na uvedené skutečnosti přistupuje k doplnění Přílohy č. 1 ZD – Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Přílohy 7 Smlouvy, TPS, článek 7, bod 2.1, a to vložením níže uvedené textace na konec prvního odstavce:

„Dopravce vynaloží veškeré rozumně požadovatelné úsilí k zajištění úklidu s ohledem na charakter znečištění.“

Změna bude provedena v předmětné příloze Smlouvy před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 75 ze dne 29. 7. 2021:

14. Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, článek X:

Dopravce reaguje na odpověď Zadavatele k jeho Žádosti č. 47 ze dne 6. 7. 2021:

Dopravce se domnívá, že by sankce za nezajištění NAD v limitu 60 minut neměla být uplatňována, pokud se tak **stane bez viny Dopravce**, tj. bez zavinění Dopravce, a Dopravce vyvinul k zajištění NAD veškerou nezbytnou snahu a informoval o této skutečnosti dispečink KODIS. Dopravce pro vysvětlení uvádí, že mohou být situace a časová období (např. noční doba, dopravní špička, nedostatek řidičů, obecně situace na trhu autobusových dopravců apod.), kdy není zajištění náhradní autobusové dopravy v tomto časovém limitu objektivně možné. Proto Dopravce opětovně žádá v tomto smyslu o úpravu smluvního ustanovení tak, aby v takovém případě nebyla uplatňována od Objednatele sankce.

Informace zadavatele:

Zadavatel má za to, že ustanovení není třeba upravovat. Dopravce pouze prokáže, že vyvinul maximální možné úsilí při zajištění NAD. Viz znění přílohy 7 Smlouvy, TPS, článek X.

Žádost č. 76 ze dne 29. 7. 2021:

15. Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, příloha 2, stran 1 - 8:

Dopravce reaguje na odpověď Zadavatele k jeho Žádosti č. 48 ze dne 6. 7. 2021:

Dopravce by rád ještě jednou zmínil, že požadované zobrazení na LCD panelech je v rozporu s dohodnutým zobrazením na jiných tratích ODIS na vozy řady 811 a také v rozporu se směrnici UIC (UIC 176) a normou TSI PRM, kde musí být mj. zobrazen typ vlaku (např. Os), číslo vlaku a velikost písma příští stanice musí být min. 5 cm. Layout KODIS toto nesplňuje.

Dopravce tyto směrnice a normy musí dodržovat.

Dopravce tedy opakuje svoji původní žádost:

Dopravce konstatuje, že znění této přílohy (Popis zobrazování informací na vnitřních informačních panelech vozidel) není aktualizováno dle posledních vzájemných jednání a uzavřených smluv s Dopravcem na jiné provozní soubory, kde bylo dohodnuta možnost zobrazování informačního systému podle směrnic a grafiky Dopravce. Dopravce se domnívá,

že je vhodné mít v zájmu cestujících v celé železniční síti Moravskoslezského kraje (respektive v celé železniční síti ČR) jednotný standard a grafické provedení informačního systému, který je navíc v drážním prostředí celorepublikově používáný a rovněž souhlasně projednaný s organizacemi zdravotně postižených osob. Dopravce žádá Zadavatele o připuštění možnosti grafického provedení vnitřního informačního systému i v jiném provedení, a to na základě vzájemné dohody Dopravce a KODIS, podobně jako v jiných provozních souborech Zadavatele (například u vozidel řady 811).

Informace zadavatele:

Zadavatel trvá na užití layoutu ODIS definovaném v Příloze č. 1 ZD – Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloze 7 Smlouvy, TPS příloha č. 2, Popis zobrazování informací na vnitřních informačních panelech. Současně zadavatel připouští softwarové úpravy vzhledu ve smyslu naplnění uvedených norem UIC 176 a TSI PRM po odsouhlasení ze strany KODIS.

Žádost č. 77 ze dne 29. 7. 2021:

16. Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh, Příloha 7 Smlouvy, TPS, příloha 2, stran 3 - 4:

Dopravce sděluje, že zobrazování tzv. Tranzitních zón není technicky proveditelné a toto bylo na základě jednání Dopravce s KODISEm v minulosti vyjmuto ze seznamu požadavků na vozy řady 811 v jiném provozním souboru Zadavatele. Zóny jsou přiřazeny ke stanicím, a pokud v jakékoliv zóně a na trase vlaku není stanice, informační systém nemá možnost, jak zónu detekovat.

Dopravce žádá úpravu textové části.

Informace zadavatele:

Zadavatel na základě aktuálního vývoje v oblasti standardů informačních systémů přistupuje k doplnění Přílohy 7 Smlouvy, TPS příloha č. 2, Popis zobrazování informací na vnitřních informačních panelech, bod 1.2 Další informace a stavy – Tranzitní tarifní zóny, a to vložním odstavce na konec příslušného bodu v následujícím znění:

„Uvedený postup zobrazení tranzitní zóny (tranzitních zón) je volitelně zobrazovanou informací. Rozhodnutí o poskytnutí dodatečné informace v podobě zobrazení tranzitních zón je ponecháno na dopravci.“

Změna bude provedena v předmětné příloze Smlouvy před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 78 ze dne 29. 7. 2021:

17. Příloha č. 1 ZD - Obchodní podmínky (závazný text návrhu Smlouvy) včetně příloh Příloha 7 Smlouvy, TPS, příloha 13, strana 1

Dopravce reaguje na odpověď Zadavatele k jeho Žádosti č. 50 ze dne 6. 7. 2021:

Časová lhůta pro komunikaci zařízení s kartou za jakékoliv situace a při jakékoliv tarifní kombinaci do 3,2 sekund od přiložení karty je technicky z pohledu Dopravce i nadále nereálná. Dopravce předkládá podklady, jak věci reálně fungují v jiných regionech:

Je třeba z pohledu Dopravce jednoznačně odlišit, jaká operace se dělá s kartou, a oddělit časovou spotřebu člověka od časové potřeby zařízení.

Požadavky pro přenosné odbavovací zařízení (používané Dopravcem ve vlacích)

- U komunikace Odbavovacího zařízení s BČK při prodeji jízdního dokladu musí trvat do 10 sekund od zadání cílové zastávky a přiložením karty.
- Komunikace Odbavovacího zařízení s BČK musí trvat do 5 sekund při odbavení karty (bez ověřování geografické polohy).
- Prodej papírové jízdního dokladu s QR kódem musí trvat do 10 sekund včetně tisku jízdního dokladu.
- Odbavení papírové jízdního dokladu s QR kódem musí trvat do 1 sekundy.

Požadavky pro nepřenosné odbavovací zařízení (používané Dopravcem ve stanicích)

- Komunikace Odbavovacího zařízení s BČK při prodeji jízdního dokladu nebo dobítí EP musí trvat do 15 sekund od zadání cílové zastávky/vkládané částky a přiložením karty.

Tyto lhůty jsou podloženy reálným měřením s tím, že i nejmodernější zařízení tyto lhůty nezkrátí, neboť je to dáno technologií práce s kartami či čtení QR kódu.

Za Dopravce navrhuje textaci při ponechání pojmu „*jakékoliv situace a jakékoliv kombinace*“ vynechat časový údaj a nahradit zněním „*v co nejkratší časové odezvě*“.

Informace zadavatele:

Zadavatel částečně akceptuje připomínky Dopravce a s ohledem na rozdílná specifika procesu odbavení v železniční a autobusové dopravě upravuje znění příslušného ustanovení Přílohy 7 Smlouvy, TPS, příloha 13, strana 1 následovně:

„Komunikace zařízení s kartou na odbavovacím a prodejním zařízení vlakové čety musí trvat krátkou dobu – za jakékoliv situace a při jakékoliv tarifní kombinaci do 5 sekund od přiložení karty.“

Zároveň upravuje Zadavatel související ustanovení Přílohy 7 Smlouvy, TPS, příloha 6, list 7/41, odst. 1:

Původní znění:

Komunikace zařízení s kartou musí trvat krátkou dobu – za jakékoliv situace a při jakékoliv tarifní kombinaci do 3.2 sekund od přiložení karty a zadání cílové zastávky obsluhou.

Maximální souhrnná doba čtení a zápisů na karty v případě samoobslužných validátorů pro všechny druhy jízdného:

- 3200 milisekund - odbavení s neúspěchem hledané platné dlouhodobé jízdenky a prodejem jízdenky z elektronické peněženky,
- 4 100 milisekund - odbavení s neúspěchem hledané platné dlouhodobé jízdenky, dobítí peněženky z Greenlistu EP a prodejem jízdenky z elektronické peněženky
- 5 000 milisekund - odbavení s neúspěchem hledané platné dlouhodobé jízdenky, dobítí kuponu z Greenlistu DČJ, dobítí peněženky z Greenlistu EP a prodejem jízdenky z elektronické peněženky.

Nové znění:

„Komunikace zařízení s kartou musí trvat krátkou dobu – za jakékoliv situace a při jakékoliv tarifní kombinaci do 3.2 sekund od přiložení karty a zadání cílové zastávky obsluhou, s výjimkou odbavovacích zařízení pro železniční dopravu, kde může být tato doba do 5 sekund.“

Změna bude provedena v předmětné příloze Smlouvy před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 79 ze dne 29. 7. 2021:

18. Příloha č. 5 – Smlouva o spolupráci při poskytování služeb zprostředkování karetních transakcí Odstavec 7.2.

Dopravce reaguje na odpověď Zadavatele k jeho Žádosti č. 53 ze dne 6. 7. 2021:

Dopravce žádá opětovně Zadavatele o zvážení úpravy tohoto ustanovení či přidání nového tak, aby Smlouva výslovně upravovala ochranu obchodního tajemství, resp. důvěrných informací Dopravce a postup v případě žádosti podle zákona č. 106/1999 Sb., tedy možnost Dopravce vyjádřit se k takovým žádostem o informace předem a tím se bránit případným šikanózním žádostem přímých konkurentů (např. textem: „Bude-li Poskytovatel vyzván podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, oprávněnou osobou ke sdělení informací, které mohou být obchodním tajemstvím/důvěrnými informacemi Objednatele, neprodleně s celým obsahem žádosti seznámí Objednatele a prokazatelně mu umožní se k takovému sdělení informací vyjádřit, a to nejméně 5 pracovních dní před případným sdělením informací. Po obdržení tohoto vyjádření Poskytovatel bez zbytečného odkladu Objednateli sdělí, jak žádost hodlá vyřídit. O způsobu vyřízení žádosti vyrozumí Poskytovatel

Objednatele rovněž neprodleně. Povinnosti dle tohoto odstavce zavazují Poskytovatele i po skončení platnosti Smlouvy.”).

Informace zadavatele:

Objednatel neakceptuje požadavek tazatele. Zároveň Objednatel uvádí, že je povinen na žádosti dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, reagovat v zákonných krátkých lhůtách a nemůže být vázán čekáním na vyjádření Dopravce.

Ve vztahu k článku č. 7. 2 má Objednatel za to, že se uplatní ochrana obchodního tajemství upravená příslušnými ustanoveními právních předpisů upravujících ochranu obchodního tajemství.

V souvislosti s vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace a ustanovením § 98 odst. 4 ZZVZ zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to následovně:

Nový konec lhůty pro podání nabídek:

Datum: 25. 8. 2021

Hodina: 10:00

V Ostravě dne dle data el. podpisu

Moravskoslezský kraj

právně zastoupený

MT Legal s.r.o., advokátní kancelář

Mgr. Milan Friedrich

na základě plné moci