

VYSVĚTLENÍ NABÍDKOVÉ DOKUMENTACE Č. 7

Objednatel:	Česká republika – Ministerstvo dopravy
Sídlo:	nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
IČO:	66003008

NABÍDKOVÉ ŘÍZENÍ:

„Veřejné služby v přepravě cestujících v drážní dopravě na linkách Ex6 Praha – Plzeň – Cheb a R16 Praha – Plzeň – Klatovy (– Železná Ruda)“

Objednatel v návaznosti na žádost o vysvětlení Nabídkové dokumentace doručenou dne 3. května 2024 uvádí následující vysvětlení Nabídkové dokumentace vztahující se k výše uvedenému nabídkovému řízení.

Dotaz č. 1:

K čl. 6 odst. 1 a čl. 8 Smlouvy a čl. 1 c) Přílohy 7 Smlouvy

Smlouva o veřejných službách má převažující charakter „netto“, a z jejích ustanovení vyplývá, že náklady na ETCS nese dopravce.

„Plán moderního zabezpečení české železnice – Implementace ETCS“ zpracovaný Ministerstvem dopravy v r. 2024 (dále jen „N1P“) se v úvodu části 4.3 zabývá spolufinancováním státu na implementaci vozidlové části ETCS pouze do roku 2030. Z toho dovozujeme, že stát nepočítá s možností spolufinancování po roce 2030, tzn. pak již úpravy ETCS budou bez dotační podpory. Dle NIP je požadována úroveň ETCS L2 FS (kromě úseku Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín) viz přiložená tabulka zpracovaná dle údajů z NIP.

Úsek od – do	Implementace ETCS	Zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS	Úroveň ETCS *)
Plzeň hl.n. – Klatovy	2029	2029	L2 FS
Plzeň hl.n. – Cheb	vybaveno	2027	L2 FS
Praha-Radotín – Beroun	2029	2029	L2 FS
Praha-Smíchov – Praha-Radotín	2030	2030	L2 FS
Beroun – Ejovice	vybaveno	2027	L2 FS
Ejovice – Plzeň hl.n.	2024	2027	L2 FS
Klatovy – Ž. Ruda-Alžbětín **)	Rok neuveden	2034-2037	L1 LS/L1 FS

*) může být nasazeno ETCS vyšší technické či aplikační úrovně, bude-li to vyhodnoceno jako účelné

**) údaje pro úsek Klatovy – Ž. Ruda-Alžbětín jsou uvedeny jen v Příloze 2 NIP ETCS (v mapě)

Na tuto úroveň ETCS tedy dle nabídkové dokumentace pro NŘ Ex6+R16 mají být uchazeči připraveni a mít vybavena zcela nová vozidla pro toto nabídkové řízení. Vývoj legislativy a technických požadavků v oblasti ETCS se bude i nadále poměrně rychlým tempem vyvíjet. Již nyní se v Prováděcím nařízení Komise (EU) 1695/2023 uvažuje o legislativní přípravě pro zavedení nové baseline ETCS BL4, pro který zatím nejsou známy bližší informace o specifikaci parametrů ETCS BL4, a to včetně určení zpětné kompatibility mezi traťovou a vozidlovou částí ETCS. Lze ale s jistotou předpokládat, že během plnění zakázky na linky Ex6+R16 dojde na dotčených tratích vzhledem k jejich významu k zavedení povinnosti budoucí „vyšší“ baseline ETCS (s jistotou u nových traťových úseků, např. Praha – Beroun apod.), než je v současnosti zaváděná instalace baseline ETCS BL3. Z nabídkové dokumentace však jednoznačně vyplývá, že dopravce nese náklady na ETCS a jakékoliv s tím spojené úpravy sám. To znamená, že v době podání nabídky sice nemůže znát výši těchto vícenákladů, jelikož technické podmínky budoucích úrovní / baseline ETCS nejsou známy, tedy ani náklady na jejich zavedení. Přesto jedinou cestou pro

dopravce je zahrnout tyto jemu zatím neznámé vícenáklady do nabídkové ceny. Tento zřejmý rozpor znamená evidentní nedostatek v nabídkové dokumentaci NŘ a vede k neporovnatelnosti nabídkových cen jednotlivých uchazečů.

Žádáme proto vysvětlit / odpovědět:

- a) Objasnit tuto problematiku ze strany zadavatele NŘ s ohledem na to, že všechna nová vozidla jsou nyní pořizována jako nová s baseline ETCS BL3 FS v souladu s NIP a během plnění dopravních výkonů dojde k situaci, že tato úroveň / baseline nebude vyhovovat požadavkům infrastruktury a budoucí závazné technické legislativě.
- b) Odpovědět, zda objednatel bude garantovat dopravci navýšení kompenzace z důvodu vícenákladů spojených s dodatečnou implementací zařízení nově zaváděných vyšších úrovní / baseline ETCS během celé doby plnění zakázky dopravních výkonů na linkách Ex6+R16 a za tím účelem upravit ustanovení v nabídkové dokumentaci včetně ustanovení návrhu smlouvy.

Odpověď na dotaz:

Ad a) Uchazeč je povinen do své nabídky zapracovat všechny požadavky, plynoucí z Nabídkové dokumentace a z platných právních předpisů. Otázka směřuje k situaci, kdy určitá úroveň technického zabezpečení požadovaná Nabídkovou dokumentací a právními předpisy v době přípravy nabídky nebude v době plnění objektivně dostatečná pro provoz vozidel na předmětné infrastruktuře. Pokud toto bude moci vybraný uchazeč prokázat, jednalo by se z pohledu Objednatele o změnu, jejíž potřeba vznikla v důsledku okolností, které s náležitou péčí nebylo možné předvídat, a která zároveň nemění celkovou povahu veřejné zakázky. Uvedené tedy může být podkladem pro změnu závazku ze smlouvy ve smyslu § 16 odst. 1 ZVS, tj. za pravidel stanovených v § 222 ZZVZ.

Ad b) Situace vzniku nepředvídatelných vícenákladů v důsledku změny požadavků na ETCS ve smyslu odpovědi na otázku podle písmene a) podle názoru Objednatele nepředstavuje nákladové riziko na straně vybraného Dopravce. Jednalo by se tedy o nepředvídatelný prokazatelný náklad, o který by kompenzace ve smyslu § 23 ZVS musela být upravena podle pravidel uvedených v poslední větě odpovědi na otázku a).

Dotaz č. 2:

K čl. 15 odst. 2 Smlouvy a čl. 1 Přílohy č. 7 Smlouvy

Nabídková dokumentace ukládá dopravci v rámci kontrolních dnů informovat o připravenosti vozidel na plnění zakázky. Zároveň stanovuje dopravci za povinnost nasadit zcela nová vozidla splňujících definované základní technické požadavky, tzn. včetně dodržení technických podmínek podle ustanovení TSI ENE (1301) ve znění 2023/1694 a ČSN EN 50367 ve změně A1. Před přejímkou vozidel bude nezbytné provést kontrolní testy a měření na konkrétních pojížděných úsecích (v tunelech), které ale v té době zatím nebudou postaveny. Zda vozidla budou splňovat konečné parametry pro provoz po nových tratích po jejich dobudování, nebude moci výrobce/dodavatel vozidel při jejich předání dopravci řádně ověřit. Dopravce tak je vystaven riziku, že převezme od výrobce/dodavatele vozidla, která nebude moci plnohodnotně v posledních obdobích plnění dopravních výkonů využít. V Příloze č. 7 Smlouvy v čl. 1 je však uvedeno, že „vozidla musí být ke dni zahájení provozu schválena pro provoz na předmětných tratích“. Například tunel Ejovice je v současnosti vybaven upraveným trolejovým vedením typu „S“ s konstrukční rychlostí pouze 160 km/h. Na základě jízdních zkoušek lze při současné konfiguraci připustit jízdu rychlostí 200 km/h pouze s jedním činným sběračem. Při více činných sběračích platí výše uvedené podmínky pro trolejové vedení typu „S“. Pro zavedení rychlosti 200 km/h v Ejovickém tunelu se v současnosti zpracovává záměr projektu, který bude zahrnovat zejména nutné úpravy trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení. Provoz s 2 činnými sběrači na vlaku o rychlosti 200 km/h bude umožněn pouze v případě splnění technických podmínek pro nasazení 2 činných sběračů na vlaku, a to platných v okamžiku zprovoznění tunelu na 200 km/h. Bude tedy nutno provést příslušné zkoušky s vlaky na těchto traťových úsecích. V současnosti nejen že nemá dopravce k dispozici všechny

informace, na základě kterých by zadal parametry výrobci/dodavateli vozidel pro rychlost 200 km/h, ale reálně může také nastat situace, že v případě dopravního konceptu s nasazením souprav se 2 činnými sběrači tato konfigurace soupravy umožní pouze rychlost 160 km/h. Zároveň, i kdyby tyto informace byly známy, neexistuje nyní trať, na které by bylo možné provést plnohodnotné testy vlaků se 2 činnými sběrači. Výše uvedené tak prakticky vylučuje naplnění dopravního konceptu soupravami se spojenými dvěma EMU.

Dotazy:

- a) Určí MD jako zadavatel nabídkového řízení, kde zmíněné testy vozidel pro rychlost 200 km/h mají být v předstihu provedeny, aby nebyl vyloučen koncept spojování dvou EMU?
- b) Převezme objednatel riziko, že vozidla sice budou ke dni zahájení provozu schválena pro provoz na předemných tratích, ale po dodatečném vybudování nových traťových úseků a tunelů nemusí být správcem infrastruktury schválena k provozu na nových traťových úsecích, tzn. bude objednatel akceptovat v případě takového řazení vlaků max. rychlost 160 km/h pro vlaky se dvěma činnými sběrači?
- c) Pro zadání technických požadavků výrobci vozidel žádáme o upřesnění požadavků na tlakový komfort ve vozidlech, tedy o stanovení jeho minimálních parametrů.

Odpověď na dotaz:

Ad a) Objednatel uvádí, že neurčil žádné místo, kde by tazatelem popsané testy měly být provedeny. Nadto lze doplnit, že je plně v rukou uchazeče (a na jeho odpovědnosti), aby si s výrobcem vozidel dohodl podmínky, za kterých uchazeč vozidla převezme, např. kde a jak budou vozidla testována.

Ad b) Objednatel nastavil v Nabídkové dokumentaci, zejména pak v příloze č. 7 Návrhu smlouvy, určité parametry, které nabídnutá vozidla musí splňovat. Pokud tyto parametry společně s požadavky obecně závazných právních předpisů, platných v době přípravy nabídky, budou umožňovat provoz rychlostí 200 km/h na některých předemných úsecích drah, Objednatel je oprávněn takový provoz na těchto úsecích drah vyžadovat. Zároveň, pokud i při splnění všech požadavků Nabídkové dokumentace bude provoz rychlostí 200 km/h možný pouze za splnění dalších pravidel, které v současné době schválené právní předpisy ani Nabídková dokumentace neobsahují, pak není Objednatel oprávněn provoz rychlostí 200 km/h na základě předemné Nabídkové dokumentace požadovat.

Například lze uvést, že Objednatel na základě informací od provozovatele dráhy uvádí předpoklad, že trolejové vedení bude odpovídat „konstrukčnímu typu B podle článku 4.2.13 přílohy nařízení Komise (EU) č. 1301/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému energie železničního systému v Unii“. Předpokladem, že bude moci Objednatel požadovat provoz rychlostí 200 km/h, je tedy skutečnost, že trolejové vedení bude odpovídat konstrukčnímu typu B. Pokud tomu tak nebude, bude dodržení rychlosti 200 km/h pro vybraného dopravce nepovinné.

Ad c) Veškeré požadavky Objednatele na kvalitu vozidel obsahuje Nabídková dokumentace. Objednatel nad její rámec neurčuje další požadavky, které by vozidla nasazená pro provoz na Dopravních výkonech musela plnit.

Dotaz č. 3:

K čl. 12 odst. 1 a 22 Smlouvy, čl. 20 odst. 5 Smlouvy - „náhrada zničeného vozidla do 1 roku novým“

Uvedená ustanovení Smlouvy a její přílohy zavazují dopravce při zničení vozidel, např. při nehodě, nahradit zničená neprovozovatelná vozidla novými, a to do jednoho roku, plnohodnotně na náklady Dopravce. Z realizovaných konzultací ve věci dodacích lhůt s výrobcem vozidel plyne, že garantují dodávky do cca 36 až 48 měsíců po uzavření kupní smlouvy. A i tato dodací lhůta v případě dovyrobení jednoho vozidla nebo soupravy může být podmíněna tím, zda výrobce bude mít odpovídající vozidla aktuálně ve výrobním procesu. S ohledem na vývoj technologií, požadavků na bezpečnost nebo například na změny závazných norem, které musí nově dodávané vozidlo splňovat, nejsou rámcové smlouvy na dodávky vozidel uzavírány zpravidla na dobu delší než 5 let. Uzavření kupní smlouvy na dodávku

vozidla/vozidel na konci platnosti takové rámcové smlouvy totiž znamená, že vozidlo následně dodané (za 36 až 48 měsíců) technicky odpovídá parametrům platným v době uzavření rámcové smlouvy, tedy před 8 až 9 lety. To za předpokladu, že lze s ohledem na změny závazných norem takové vozidlo vůbec vyrobit, schválit pro provoz a dodat. V opačném případě to znamená zajistit novou kupní smlouvu na vozidlo odpovídající upraveným parametrům, což pro uchazeče znamená velkou neznámou jak s ohledem na cenu takového vozidla, tak i termínu dodávky. A to za předpokladu, že uchazeč najde výrobce, který by byl ochotný jedno vozidlo odpovídajících parametrů vyrobit (případně i vyvinout), postoupit testovací a schvalovací proces atd. Požadavek zadavatele na náhradu vozidel do jednoho roku je tedy nereálný a ze strany uchazečů je ze zcela objektivních důvodů nesplnitelný.

Dovolujeme si proto upozornit zadavatele na tyto rozpory a položit dotaz / žádost o vysvětlení:

Upraví zadavatel příslušná ustanovení v nabídkové dokumentaci na základě této žádost o vysvětlení, např. prodloužením lhůty nahrazení vozidel, aby tento požadavek odpovídal reálným dodacím lhůtám výrobců vozidel, zohledněním vyšších pořizovacích nákladů náhradního vozidla oproti původnímu v navýšení kompenzace, popř. zmírní/upraví své požadavky jiným způsobem?

Odpověď na dotaz:

Již ve vysvětlení nabídkové dokumentace č. 1 Objednatel uvedl, že v určité lhůtě po poničení vozidla by opět měly být služby zajišťované vozidlem, které odpovídá stavu běžného opotřebení původního (zničeného) vozidla. Zároveň bylo jasně uvedeno, že vozidlo určené k náhradě nemusí být stejného typu ani od stejného výrobce. Objednatel se nadále domnívá, že povinnost náhrady vozidel by v Návrhu smlouvy měla být zakotvena. Každý uchazeč zná tento závazek předem a může předem zohlednit veškerá rizika. Jednou z možností je například uzavřít již k počátku plnění smlouvy rámcovou smlouvu na dodávku dalších vozidel.

Objednatel dlouhodobě deklaruje zájem na tom, aby v Nabídkovém řízení bylo podáno co nejvíce kvalitních nabídek. Vnímá tedy určité riziko předestřené tazatelem, že žádný z dodavatelů vozidel nebude dopravcům schopen dodat vozidlo v požadovaném jednoročním termínu. Objednatel proto opětovně zvážil prodloužení uvedené lhůty a rozhodl o jejím prodloužení na 30 měsíců, kdy lze podle jeho názoru ze strany uchazečů bez závažnějších obtíží zajistit potřebné náhradní vozidlo. V uvedeném smyslu přistoupil ke změně Nabídkové dokumentace.

Pro vyloučení jakýchkoliv pochybností Objednatel uvádí, že text čl. 20 odst. 5 Návrhu smlouvy nově zní:

„(5) Dopravce je v případě zničení nebo nenapravitelného znehodnocení Nového vozidla povinen nahradit takové vozidlo na vlastní náklady vozidlem, které odpovídá alespoň požadavkům podle této Smlouvy a stavu běžného opotřebení původního Nového vozidla ke dni jeho znehodnocení nebo zničení; popř. zajistit nahrazení takového vozidla ze strany Leasingové společnosti. K nahrazení musí dojít do třiceti (30) měsíců od události, při které bylo Nové vozidlo zničeno nebo nenapravitelně znehodnoceno. Uvedená povinnost se vztahuje na všechna Nová vozidla bez ohledu na skutečnost, zda záruka podle odst. 4 tohoto článku byla uplatněna. Vzniklé náklady na pořízení takového vozidla nejsou důvodem pro úpravu kompenzace.“

Objednatel si je vědom, že uvedená změna Nabídkové dokumentace má za následek prodloužení lhůty pro podání nabídek, a to tak, aby od úpravy nabídkové dokumentace lhůta činila nejméně celou svou původní délku. Objednatel proto prodloužil v souladu s ustanovením § 99 odst. 2 ZZVZ lhůtu pro podání nabídek do 12. listopadu 2024, do 10:00 hodin.

V Praze dne 7. května 2024

.....
JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel odboru veřejné dopravy