

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE ZE DNE 27. 4. 2022

ZADAVATEL:

Karlovarský kraj

Sídlem:

Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary

IČO:

708 91 168

(„Zadavatel“)

ZÁSTUPCE ZADAVATELE: HAVEL & PARTNERS s.r.o., advokátní kancelář

Sídlem:

Na Florenci 2116/15, 110 00 Praha 1

IČO:

264 54 807

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

„Nákup CNG autobusů pro Karlovarský kraj v r. 2022“, ev. č. VVZ: Z2022-011557 („Veřejná zakázka“).

Zadavatel v souladu s ustanovením § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů („ZZVZ“), poskytuje na žádost dodavatele následující vysvětlení zadávací dokumentace.

Dotaz č. 1:

„1) Výška vozidla

V příloze kupní smlouvy č. 1b Technická specifikace středních autobusů k výše uvedené veřejné zakázce, konkrétně v části 2.1.1. Základní rozměry autobusu, zadavatel požaduje celkovou výšku vozidla nejvíce 3,30 metru.

Potenciální dodavatel má ve svém portfoliu CNG autobusy o nejnižší výšce 3,35 metru. Jelikož se jedná o zanedbatelný rozdíl ve výšce, žádáme zadavatele o přehodnocení tohoto požadavku a úpravu parametru na 3,35 metru.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel vyhovuje žádosti na změnu zadávací dokumentace. Z uvedeného důvodu provedl úpravu v příloze č. 1b Kupní smlouvy – Technická specifikace středních autobusů, a to konkrétně v části 2.1.1.

Část 2.1.1. nově zní:

„Celková výška vozidla je nejvíce 3,35 metru.“

Dotaz č. 2:

„2) Zdvihový objem motoru

V příloze kupní smlouvy č. 1b Technická specifikace středních autobusů k výše uvedené veřejné zakázce, konkrétně v části 2.2.3. Motor, zadavatel požaduje zdvihový objem motoru nejvíce 9.000 cm³

Potenciální dodavatel disponuje příměstskými CNG autobusy, které používají hnací řetězec s motory o výkonu 206 kW nebo 250 kW. Obě tyto varianty jsou v požadovaném rozmezí 100 kW až 270 kW. Zdvihový objem obou výkonových verzí je však 9.300 cm³. Uchazeč nerozumí požadavku na maximální objem motoru 9.000 cm³, pakliže je schopen nabídnout motory o výkonech nižších než 270 kW. Rozdíl 300 cm³ nemá prakticky žádný negativní vliv na vyšší spotřebu paliva, naopak, motor bude mít vyšší kroutící moment v nižších otáčkách což je určující pro příznivou spotřebu paliva. Požadavek na kroutící moment v požadavcích zadavatele přitom absentuje.

Uchazeč žádá zadavatele o navýšení objemu motoru na hodnotu 9.300 cm³ nebo o úplné vypuštění tohoto parametru z technické specifikace.

Vysvětlení Zadavatele:

Důvod stanovení hranice pro zdvihový objem motorů do 9.000 cm³ se opírá o potřebu co možná nejnižších budoucích provozních nákladů v segmentu pohonných hmot, neboť z důvodu změn parametrů normy SORT již není možné tuto podmínku měření spotřeby pohonných hmot ve veřejné zakázce použít.

Zadavatel považuje za velmi významné a potřebné stanovit horní hranici zdvihového objemu motoru motivačně především s ohledem na co možná nejúčinnější prevenci vyloučení možnosti „zneužívání“ vyššího zdvihového objemu motoru jednotlivými řidiči k nesprávnému a neekonomickému stylu jízdy. Zadavatel má za to, že tuto hranici 9.000 cm³ stanovil pro požadovaný segment středních autobusů odpovídajícím a přiměřeným způsobem, zároveň však konstatuje, že tazatelem navržené zvýšení na 9.300 cm³ lze označit za navýšení v akceptovatelné toleranci.

Zadavatel z výše uvedených důvodů vyhovuje žádosti na změnu zadávací dokumentace. Z uvedeného důvodu provedl úpravu v příloze č. 1b Kupní smlouvy – Technická specifikace středních autobusů, a to konkrétně v části 2.2.3.

Část 2.2.3. nově zní:

„Výkon motoru je nejméně 100 kW a nejvíce 270 kW. zdvihový objem motoru nejvíce 9.300 cm³“

Dotaz č. 3:

„3) Převodovka

V příloze kupní smlouvy č. 1b Technická specifikace středních autobusů k výše uvedené veřejné zakázce, konkrétně v části 2.2.5. Převodovka, zadavatel požaduje manuální převodovku.

Jak jsem již zmiňoval při účasti na předběžné tržní konzultaci, naše společnost již více než 10 let nenabízí nákladní vozidla ani autobusy s manuální převodovkou ve smyslu řazení jednotlivých převodových stupňů řadicí pákou. V příměstských autobusech používáme mechanickou převodovou skříň (stejnou jako v případě manuálního řazení), ale samotné řazení je automatizované (robotizované). Řazení probíhá ve dvou režimech, v automatickém režimu bez zásahu řidiče a v manuálním režimu, kdy řidič řadí jednotlivé převodové stupně multifunkčním voličem na pravé straně pod volantem. Toto řešení označujeme za automatizované řazení pro mechanické (manuální) převodovky. Jedná se o současný trend, kdy je pro dopravce velmi důležitá ekonomika a hospodárnost provozu, bezpečnost a v neposlední řadě také ergonomie a komfort pro řidiče a cestující.

Bude zadavatel akceptovat námi nabízené řešení?“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel po posouzení rozhodl umožnit vybavit autobus automatickou, resp. robotizovanou manuální, převodovkou, avšak pouze za předpokladu, že nedílnou součástí systému bude spojkový pedál. Jedná se o požadavek vyplývající z konkrétních podmínek provozu v členitém terénu a horských oblastech Karlovarského kraje v návaznosti na bezpečnost provozu v jarních, podzimních a zimních měsících. Použití (pouze) automatické převodovky bylo shledáno nejen jako uživatelsky nevhodné, ale dále jako problematické z hlediska bezpečnosti provozu v mezních situacích – ztráta adheze při náledí tzv. "v tahu" a nemožnosti rozpojení záběru klasickou spojkou pro obnovení trakce kola. Případná manuální volba automatické převodovky tento problém neřeší, a proto je vyžadován spojkový pedál jako součást systému.

Území Karlovarského kraje je značně kopcovité s podhorskými a horskými oblastmi. Naprostá většina dopravních výkonů se na území kraje odehrává na úzkých silnicích II. a III. tříd s velkým množstvím prudších zatáček ve stoupání, resp. klesání. Naprostá většina linek míří z Chebska, Sokolovska a Karlovarska (tj. oblastí s nadmořskou výškou 360 až 400 m.n.m.) do podhorských a horských oblastí s výrazně vyššími nadmořskými výškami: Jáchymovsko 800 až 900 m.n.m., Božídarsko 1000 m.n.m., Ostrovsko

500 m.n.m., Abertamsko 900 až 1000 m.n.m., Kraslicko 800 až 900 m.n.m., Lubsco a Ašsko 600 m.n.m., Mariánskolázeňsko 600 až 800 m.n.m., Tepelsko 700 m.n.m., Bečovsko 600 až 700 m.n.m., Toužimsko 600 m.n.m., Žluticko a Valečsko 500 až 600 m.n.m., Bochovsko 600 až 700 m.n.m. Po silnicích vyšších tříd zajišťuje kraj dopravní obslužnost autobusy naprosto minimálně. Za relativně rovinatou oblast lze označit pouze silniční tah podél řeky Ohře od Chebu, přes Sokolov do Karlových Varů. V této linii však kraj dopravní obslužnost autobusy nezajišťuje, neboť zde je dopravní obslužnost zajištěna zejména drážní dopravou a po této linii Cheb – Sokolov – K. Vary je autobusová doprava realizována především komerční dopravou mimo objednávku kraje. Je tedy nutno zohlednit malé poloměry zatáček silnic nižších tříd a parametry úhlů stoupání, resp. klesání v podhorských a horských oblastech a jejich velké počty a opakování. Zadavatel definování typu převodovky konzultoval i se zástupci řidičů ve dvou dopravních společnostech využívajících vozidla s automatickými převodovkami s výstupem, že řidiči upřednostňují s ohledem na specifické podmínky manuální převodovky, neboť za bezpečnost jízdy s cestujícími ve vozidlech ve finále odpovídají právě řidiči. Hlavním argumentem, který musel zadavatel ze strany řidičů přijmout, byla skutečnost, že teploty pod bodem mrazu a hlavně kolem nuly jsou v podhorských a horských oblastech Karlovarského kraje velmi časté jak v jarních, tak v podzimních měsících a zimní období samo o sobě v kraji trvá výrazně déle než v jiných rovinatějších částech ČR. Řidiči upozorňovali, že za těchto velmi častých klimatických podmínek mnohdy dochází k potřebě úpravy pohybu autobusu rozpojením motoru a převodovky spojkovým systémem - pedálem spojky pro vyčkání na optimální poměr rychlosti a poloměru blížící se zatáčky a úhlu klesání resp. stoupání. Ztrátu adheze při náledí tzv. "v tahu" je nutno korigovat rozpojením záběru, tj. spojkou pro obnovení trakce kola. Tento moment, resp. jeho přesné časové nastavení nedokáže automatická převodovka při současně dostupných technologiích zajistit. Naopak běžné řidičské dovednosti tento optimální moment dokážou odhadnout (vycítit), avšak realizovat takový úkon s automatickou převodovkou bez spojkového pedálu není možné. Odpovědnost je přitom výhradně na řidiči. Z důvodu zajištění větší úrovně bezpečnosti tento argument zadavatel akceptoval. Přesto však na vznesený dotaz tazatele o umožnění automatické převodovky Zadavatel reaguje kladně za předpokladu, že by taková automatická převodovka byla v kombinaci se spojkovým pedálem, který by umožnil pro případ naléhavé potřeby mechaniku motoru a převodovky rozpojit.

Zadavatel z výše uvedeného důvodu provedl úpravu v příloze č. 1b Kupní smlouvy – Technická specifikace středních autobusů, a to konkrétně v části 2.2.5.

Část 2.2.5. nově zní:

„Vozidlo musí být vybaveno manuální převodovkou. Vozidlo může být vybaveno také automatickou, resp. robotizovanou manuální převodovkou, bude-li nedílnou součástí systému spojkový pedál s funkcí krátkodobého rozpojování točivého momentu motoru a převodovky.“

Dotaz č. 4:

„Příloha č. 1a – Technická specifikace malých autobusů; 2.4. Bezpečnost

Příloha č. 1b – Technická specifikace středních autobusů; 2.4. Bezpečnost

Vozidlo musí být vybaveno zařízením, které zaznamenává průběh práce řidiče/-ů a jehož záznam může být použit orgány Policie ČR, orgány státního dozoru a jinými orgány v souladu s platnými zákony a předpisy ČR a EU, zařízení musí být vzájemně jednoznačně přiřaditelné ke konkrétní osádce systémem personifikovaného přístupu. Zařízení bude digitální, propojené s palubním počítačem.

Uchazeč tímto žádá zadavatele o konkretizaci požadovaného propojení s palubním počítačem ve vztahu ke komunikačnímu rozhraní a popisu funkcionality propojení. Uchazeč zadavateli sděluje, že se jedná o mimořádný požadavek, neboť v rámci stávajících systémů se jedná o samostatné systémy bez propojení ve vozidle. Vzhledem k tomu, že právě záznamové zařízení může být použito orgány Policie ČR, orgány státního dozoru a jinými orgány v souladu s platnými zákony a předpisy ČR a EU, je třeba velmi detailně definovat způsob propojení a popis požadované funkcionality propojení. Uchazeč zároveň zadavateli sděluje, že záznamové zařízení bude dle jeho požadavku samo o sobě vzájemně jednoznačně přiřaditelné ke konkrétní osádce systémem personifikovaného přístupu a tedy by dle úsudku uchazeče měl zadavatel zvážit, zda je propojení s palubním počítačem nutné.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel provedl úpravu v příloze č. 1a a 1b Kupní smlouvy – Technická specifikace malých a středních autobusů, a to konkrétně v třetí položce části 2.4.2, když upustil od požadavku propojení zařízení zaznamenávající průběh jízdy s palubním počítačem.

Třetí položka části 2.4.2. nově zní:

„Vozidlo musí být vybaveno zařízením, které zaznamenává průběh práce řidiče/-ů a jehož záznam může být použit orgány Policie ČR, orgány státního dozoru a jinými orgány v souladu s platnými zákony a předpisy ČR a EU, zařízení musí být vzájemně jednoznačně přiřaditelné ke konkrétní osádce systémem personifikovaného přístupu. Zařízení bude digitální.“

Dotaz č. 5:

„Příloha č. 1a – Technická specifikace malých autobusů; 2.10. Dokumentace

Příloha č. 1b – Technická specifikace středních autobusů; 2.10. Dokumentace

Součástí dodané dokumentace musí být:

- *návod k obsluze vozidla a jeho jednotlivých zařízení, jehož dodržování je podmínkou, že uživatel dodrží podmínky zákonných či dalších záručních podmínek;*
- *plán údržby a autorizovaného servisu;*
- *zaškolení pověřených pracovníků zadavatele pro provádění veškeré údržby a oprav.*

Uchazeč tímto žádá zadavatele o sdělení, zda součástí požadované dokumentace má být i segment odbavovacího a informačního systému. Uchazeč tímto zadavateli sděluje, že se jedná o zcela jiné metodické postupy, než je tomu v případě samotných vozidel a to jak z hlediska servisních zásahů, tak z hlediska velmi omezených možností (prakticky minimálních) provádění oprav pracovníky zadavatele a to i ve vazbě na požadované záruční podmínky.“

Vysvětlení Zadavatele:

Z hlediska odbavovacího a informačního zařízení Zadavatel požaduje popsat pouze základní servisní úkony, které je možné provádět poučenou obsluhou např. restart systému, výměnu papírových ruliček apod. Zadavatel požaduje negativní vymezení úkonů příslušných toliko odbornému servisu.

Dotaz č. 6:

„Příloha č. 1a – Technická specifikace malých autobusů; 3. Informační systém vozidel

Příloha č. 1b – Technická specifikace středních autobusů; 3. Informační systém vozidel

3.1. Požadavky na informační systém vozidla

Požadavky zde uvedené se v plném rozsahu vztahují na informační systém, který bude jednotný ve všech vozidlech.

Z hlediska podávání informací budou sjednoceny:

- a. *způsoby zobrazování informací a způsoby hlášení pro cestující i řidiče ve vozidlech zapojených do IDOK,*
- b. *možnosti přístupu na jednotlivá zařízení v informačních systémech vozidel zasíláním přímých pokynů a hlášení z dispečinku. Toto se týká i souborů, které je nutno synchronizovat na vozidlech s databází na dispečinku. Formát zasílaných dat z dispečinku na informační panely poskytne Objednatel (nebo jím pověřený subjekt).*

Sjednocení se týká všech složek informačního systému, tj.:

1. *optických informačních systémů vozidla, tzn. vnitřních a vnějších informačních panelů vozidla,*
2. *systému akustických hlášení pro cestující uvnitř a vně vozu a pro informování řidiče,*
3. *systému pro informování nevidomých,*

4. palubního počítače vozidla pro komunikaci s pracovištěm dispečinku (tato komunikace bude sjednána po uzavření Smlouvy),
5. zapojení a instalace ve vozidlech VLD v IDOK.

Informační systém vozidel VLD v IDOK bude napojen na systém, který umožňuje sledování polohy vozidla, se kterým musí komunikovat. Zobrazování a hlášení informací ve vozidlech bude probíhat ve většině níže popsaných případech automaticky, a to na základě vyhodnocení polohy vozidla (ze systému GPS).

Informační systém bude možné volitelně rozšířit o telematický nástroj určený pro monitorování a management vozidlového parku, který umožňuje sledovat zejména spotřebu paliva, polohu vozidla, vyhodnocovat charakteristiku provozu, například vznik rizikových situací v dopravě, analýzy nehod apod..

Uchazeč tímto žádá zadavatele o sdělení, jakým způsobem budou vypořádány náklady na implementaci požadované komunikace s dispečinkem a případného rozšíření o telematický nástroj. Uchazeč tímto zadavateli sděluje, že nyní v rámci IDOK není dispečink, není znám žádný popis komunikačního rozhraní a tedy není možné uvedenou funkcionalitu nijak ekonomicky zahrnout do nabídky. Zadavatel zároveň sám uvádí, že komunikace bude sjednána právě až po podpisu Smlouvy.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel požaduje, aby systém disponoval API rozhraním, na kterém budou přístupny základní informace požadované v zadávací dokumentaci, tj. minimálně poloha vozidla, jeho kladná či záporná odchylka od času příslušného dle jízdního řádu a počet cestujících. Náklady na implementaci požadované komunikace s dispečinkem a případného rozšíření o telematický nástroj nejsou náklady tohoto zadávacího řízení.

Dotaz č. 7:

„Příloha č. 1a – Technická specifikace malých autobusů; 3.3. Odbavovací systém

Příloha č. 1b – Technická specifikace středních autobusů; 3.3 Odbavovací systém

3.3.1. Požadavky na vozidlovou řídicí jednotku

Vozidlová řídicí jednotka musí mít disponovat grafickým barevným LCD displejem s kapacitní dotykovou obrazovkou (společný pro všechny systémy vozidla) o velikosti minimálně 10“ nebo větším, s minimálním rozlišením 720p a poměrem stran 4:3, minimální svítivostí 500 cd/m² a automatickou regulací svítivosti minimální životností 50 000 provozních hodin, regulací jasu a možností nastavení spouště obrazovky a dále akustickým případně i optickým výstupem pro signalizaci (např. pípnutí a rozsvícení zelené LED) při operaci s čipovou kartou a s poskytnutím hlasové informace o označení nástupu/výstupu.

Uchazeč žádá zadavatele o prověření uvedeného poměru stran 4:3.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel provedl úpravu v příloze č. 1a a 1b Kupní smlouvy – Technická specifikace malých a středních autobusů, a to konkrétně v části 3.3.1.

Části 3.3.1. nově zní:

„Vozidlová řídicí jednotka musí mít disponovat grafickým barevným LCD displejem s kapacitní dotykovou obrazovkou (společný pro všechny systémy vozidla) o velikosti minimálně 10“ nebo větším, s minimálním rozlišením 720p a minimálním poměrem stran (šířka:výška) 4:3 (1,33), tj. akceptovatelné hodnoty jsou například také 3:2 (1,5) a 16:9 (1,78), minimální svítivostí 500 cd/m² a automatickou regulací svítivosti minimální životností 50 000 provozních hodin, regulací jasu a možností nastavení spouště obrazovky a dále akustickým případně i optickým výstupem pro signalizaci (např. pípnutí a rozsvícení zelené LED) při operaci s čipovou kartou a s poskytnutím hlasové informace o označení nástupu/výstupu.“

Dotaz č. 8:

„Příloha č. 1a – Technická specifikace malých autobusů; 3.3. Odbavovací systém

Příloha č. 1b – Technická specifikace středních autobusů; 3.3 Odbavovací systém

3.3.2 Systém pro elektronické odbavení cestujících

Standards pro elektronické odbavení cestujících jsou koncipovány v souladu s dokumentem „Základní technické parametry systémů pro elektronické odbavení cestujících ve veřejné dopravě v ČR“, které jsou na http://www.sdt.cz/download/doc/Zakladni_techicke_Parametry_EOC_dle_SDT.pdf

Systém pro elektronické odbavení cestujících (EOC) bude zajišťovat distribuci a akceptaci (validaci) jízdních dokladů, tzn. prodej papírových jízdních dokladů (jednotlivých i časových) nebo elektronických jízdních dokladů (jednotlivých i časových) ve vozidle a validaci papírových jízdních dokladů (jednotlivých i časových) nebo elektronických jízdních dokladů (jednotlivých i časových).

Požadavky:

Musí umožňovat přímou platbu v hotovosti a bezhotovostní platbu bezkontaktní platební kartou standardu EMV minimálně společností VISA a Mastercard a to ve všech možných podobách – tj. ve formě plastové karty, karty v mobilním telefonu (Google Pay, Apple Pay atd.), nositelné elektroniky i platebních samolepek. EOC musí být „výhledově“ schopen akceptovat platby z elektronické peněženky umístěné na bezkontaktní čipové kartě (BČK) založené na platformě DESFire EV1 se strukturou MAP (Karlovarská karta, Plzeňská karta, Mariánka, In Karta), přičemž, zpočátku, v blíže neurčeném časovém období, však není s operacemi elektronické peněženky uvažováno.

Uchazeč tímto žádá zadavatele o konkretizaci certifikace integrované čtečky bezkontaktních platebních karet.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že standardy musí být splněny v aktuálně platné verzi.

Požadavky na platební terminál (pouze bezkontaktní čtečka) jsou:

- EMV Contactless Level 1 certification;
- PCI PTS verze 5.x;
- Visa payWave, MasterCard Contactless.

Dotaz č. 9:

„Příloha č. 1a – Technická specifikace malých autobusů; 3.3. Odbavovací systém

Příloha č. 1b – Technická specifikace středních autobusů; 3.3 Odbavovací systém

3.3.2 Systém pro elektronické odbavení cestujících

K zajištění technické a technologické podpory pro zajištění vzájemné interoperability při odbavení cestujících na území Karlovarského kraje uzavřel zadavatel Smlouvu o provozu IDOK s dopravcem České dráhy, a. s.

(<https://smlouvy.gov.cz/smlouva/14624929?backlink=nkjcxi>)

Dodavatel zajišťuje, že odbavovací systém dodaný ve vozidlech bude ke dni předání zadavateli vybaven příslušnými SAM moduly, SIM kartami a nakonfigurován tak, že bude disponovat funkcí validace jízdních dokladů systému Integrované dopravy Karlovarského kraje – IDOK umístěných na BČK založených na platformě DESFire EV1 se strukturou MAP - In Karta, Karlovarská karta, Plzeňská karta, Mariánka.

Uchazeč tímto žádá zadavatele o sdělení, za jakých podmínek zajišťuje výrobce dodávku SAM modulů a zda má zadavatel zajištěnou plnou součinnost výrobce SAM modulů. Uchazeč tímto zadavatele dále žádá o sdělení, do jakého data mají být SIM karty aktivovány a v jakém časovém rozsahu má uchazeč dodávku a provoz SIM karet začlenit do nabídky. Uchazeč si tímto dovoluje zadavatele upozornit, že dodávka SIM karet a jejich provoz je vztažena k následnému provozovateli vozidel a odbavovacího systému a tedy by měl zadavatel zvážit uvedený požadavek, neboť nejsou stanoveny parametry tak, aby bylo možné dodávku a provoz SIM karet začlenit do nabídky.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel zajistí dodavateli dodávku SAM modulů, SIM karet a nutnou součinnost při implementaci.

Dotaz č. 10:

„Příloha č. 1a – Technická specifikace malých autobusů; 3.3. Odbavovací systém

Příloha č. 1b – Technická specifikace středních autobusů; 3.3 Odbavovací systém

3.3.2.2 Požadavky na elektronické odbavovací zařízení

Odbavovací zařízení, jehož součástí (např. v LCD terminálu řidiče) bude integrovaná EMV čtečka bezkontaktních platebních karet, musí být vybaveno společným GSM modemem pro datovou komunikaci, jak pro systém BČK, tak i pro systém EMV. GSM modem bude obsahovat funkci automatického vyhledávání sítě operátora. Připouští se umístění GSM modemu vně odbavovacího zařízení, v externím GSM modulu zajišťujícím např. komunikaci pro celé vozidlo.

Uchazeč tímto žádá zadavatele o potvrzení, že integrovaná EMV musí být přímou a nedělitelnou součástí odbavovacího zařízení.“

Vysvětlení Zadavatele:

Ano, EMV čtečka musí být přímou a nedělitelnou součástí odbavovacího zařízení.

Dotaz č. 11:

„Příloha č. 1a – Technická specifikace malých autobusů; 3.3. Odbavovací systém

Příloha č. 1b – Technická specifikace středních autobusů; 3.3 Odbavovací systém

3.3.2.2 Požadavky na elektronické odbavovací zařízení

Součástí systému je řídicí software, který zajišťuje funkčnost a ovládání celého odbavovacího systému a efektivně vyhodnocuje a využívá získaná provozní data, data z odbavení cestujících, data z kamerového systému a data ze systému automatického počítání cestujících.

Uchazeč tímto žádá zadavatele o sdělení, jakým způsobem budou vypořádány náklady spojené s instalací řídicího software. Uchazeč si dovoluje zadavatele upozornit, že počet instalací řídicího software a způsob jeho provozu je přímo vázán na počet a specifiky následných provozovatelů, které nejsou nyní známa. Dále si uchazeč dovoluje zadavatele upozornit, že každé odbavovací zařízení musí být přímo nabráno na konkrétního provozovatele a funguje ve spojitosti právě s konkrétní instalací řídicího software. Dále si uchazeč dovoluje zadavateli sdělit, že obdobná metodika je aplikována pro čtečky bankovních karet, které jsou rovněž nabrávány přímo pro konkrétní provozovatele.“

Vysvětlení Zadavatele:

Náklady s instalací řídicího SW pro jednotlivé dopravce jsou součástí tohoto zadávacího řízení, těchto dopravců bude maximálně 7 a je třeba uvažovat s pracností na běžného autobusového dopravce, přičemž součástí implementace jsou pouze funkcionality spojené s IDOK.

Dotaz č. 12:

„Příloha č. 1a – Technická specifikace malých autobusů; 3.3. Odbavovací systém

Příloha č. 1b – Technická specifikace středních autobusů; 3.3 Odbavovací systém

3.3.2.2 Požadavky na elektronické odbavovací zařízení

Všechna vozidla musí být vybavena elektronickým odbavovacím systémem umožňujícím odbavení bezhotovostní platební transakcí cestujících prostřednictvím EMV.

Uchazeč tímto žádá zadavatele o sdělení, kdo ponese nutné poplatky vůči poskytovatelům služeb spojeným s možnou platbou bezkontaktní platební karty a jakým způsobem budou vypořádány náklady na nahrání čtečky EMV na konkrétního provozovatele.“

Vysvětlení Zadavatele:

Náklady na nahrání čtečky EMV na konkrétního provozovatele ponese Zadavatel a jsou součástí kupní ceny tohoto konkrétního zadávacího řízení. Nutné poplatky vůči poskytovatelům služeb spojeným s možnou platbou bezkontaktní platební karty ponese budoucí provozovatel.

Dotaz č. 13:

„Příloha č. 1a – Technická specifikace malých autobusů; 3.3. Odbavovací systém

Příloha č. 1b – Technická specifikace středních autobusů; 3.3 Odbavovací systém

3.3.2.2 Požadavky na elektronické odbavovací zařízení

Všechna zařízení použitá pro akceptaci EMV musí po dobu své životnosti splnit následující:

- certifikaci asociací; zařízení musí vlastnit certifikáty pro akceptaci bezkontaktních asociačních karet;*
- certifikace PCI DSS, zařízení musí splňovat funkční požadavky na zajištění ochrany citlivých dat platebních transakcí a musí podporovat tokenizaci čísla karty;*

Uchazeč tímto žádá zadavatele o konkrétní certifikace integrované čtečky bezkontaktních platebních karet.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že standardy musí být splněny v aktuálně platné verzi.

Požadavky na platební terminál (pouze bezkontaktní čtečka) jsou:

- EMV Contactless Level 1 certification;
- PCI PTS verze 5.x;
- Visa payWave, MasterCard Contactless.

Dotaz č. 14:

„Příloha č. 1a – Technická specifikace malých autobusů; 3.3. Odbavovací systém

Příloha č. 1b – Technická specifikace středních autobusů; 3.3 Odbavovací systém

3.3.2.2 Požadavky na elektronické odbavovací zařízení

Odbavovací zařízení pro linkovou dopravu umístěné ve vozidle musí umožňovat:

Prodej papírových jízdních dokladů (jízdních dokladů pro jednotlivou jízdu i časových IJD):

- a. Prodej papírového jízdního dokladu s vytištěným 2D kódem a jeho úhrada hotovostí.*
- b. Prodej papírového jízdního dokladu s vytištěným 2D kódem a jeho bezhotovostní úhrada pomocí EMV (bez použití PIN).*
- c. Prodej papírového jízdního dokladu pro více cestujících v kombinaci různých tarifů s vytištěným 2D kódem (platba v hotovosti).*
- d. Prodej papírového jízdního dokladu pro více cestujících v kombinaci různých tarifů s vytištěným 2D kódem a jeho bezhotovostní úhrada pomocí EMV (bez použití PIN).*
- e. Prodej papírového jízdního dokladu pro jednu libovolně definovanou jízdu v s vytištěným 2D kódem a jeho úhrada hotovostí nebo bezhotovostní úhrada pomocí EMV (bez použití PIN).*
- f. Prodej papírového jízdního dokladu EgoNet s vytištěným 2D kódem (a jeho úhrada hotovostí nebo bezhotovostní úhrada pomocí EMV (bez použití PIN).*

Uchazeč tímto žádá zadavatele o předání veškeré potřebné dokumentace k implementaci 2D kódů, případně o sdělení, jakým způsobem budou vypořádány náklady spojené s implementací uvedeného požadavku.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že v rámci tohoto zadávacího řízení je vyžadováno, aby předmětná zařízení byla na uvedenou funkcionalitu připravená. Samotná implementace 2D kódů a s tím související předání potřebné dokumentace a úhrada těchto nákladů není předmětem tohoto zadávacího řízení. Implementace (vč. předání dokumentace) proběhne v další fázi, v rámci které budou následně hrazeny náklady na implementaci Zadavatelem.

Dotaz č. 15:

„V příloze Kupní smlouvy č. 1b Technická specifikace středních autobusů v bodě 2.1.1. zadavatel požaduje uvést celkovou výšku vozidla, avšak v prostoru pro odpověď je uvedena „Šířka“. Pro vyloučení jakýchkoli pochybností žádáme zadavatele o opravu této části zadávací dokumentace.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel provedl úpravu v příloze č. 1b Kupní smlouvy – Technická specifikace středních autobusů a v návaznosti na výše uvedený dotaz také v příloze č. 1a Kupní smlouvy – Technická specifikace malých autobusů, a to konkrétně v části 2.1.1.

Část 2.1.1. nově zní:

*„Výška: **DOPLNÍ DODAVATEL** / m.“*

Dotaz č. 16:

„V příloze Kupní smlouvy č. 1b Technická specifikace středních autobusů v bodě 2.8.12. Signalizace cestujících k řidiči zadavatel požaduje: „Vozidlo musí být vybaveno tlačítky signalizačního zařízení, která musí být umístěna dle platných norem, vždy jedno tlačítko na dvojici sedadel, v případě uspořádání sedadel do čtveřice jedno tlačítko na čtyři sedadla a v místě vyhrazeném pro kočárek a ZTP.“

Žádáme zadavatele o objasnění, na základě jaké normy je požadavek na umístění signalizačních zařízení (resp. jednoho tlačítka na dvojici sedadel) stanoven.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel provedl úpravu v příloze č. 1b Kupní smlouvy – Technická specifikace středních autobusů, a to konkrétně v části 2.8.12. Došlo k odstranění požadavku na vybavení tlačítek podle „platných norem“ a k dalším změnám.

Část 2.8.12. nově zní:

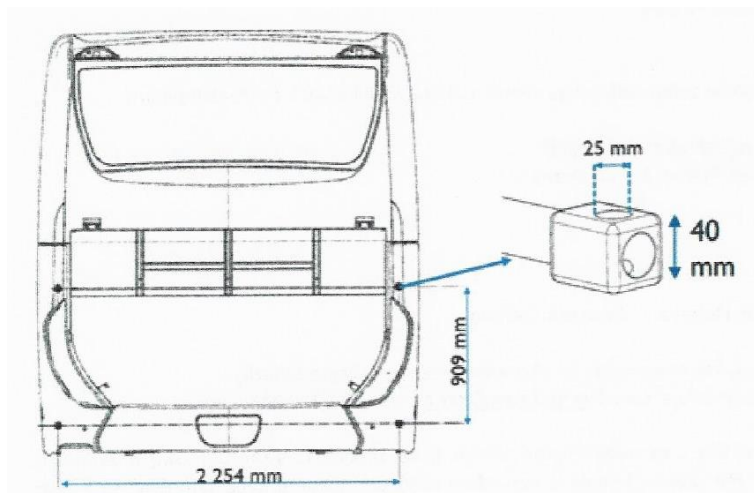
„Vozidlo musí být vybaveno tlačítky signalizačního zařízení. Minimální počet tlačítek je šest. Umístěna musí být rovnoměrně po celé délce vozidla, v dosažitelné úrovni pro handicapované cestující, nejméně jedno v prostoru každých dveří a v místě vyhrazeném pro kočárek a ZTP.“

Dotaz č. 17:

„V příloze Kupní smlouvy č. 1b Technická specifikace středních autobusů v bodě 2.11.2 Příprava na skibox zadavatel požaduje: „Zadní čelo upravené pro montáž konstrukce nosiče kol a skiboxu, jenž se připevňuje pomocí čepů se závitem, všechny otvory musí být opatřeny krytkou“.

Uchazeč nabízí kvalitativně lepší řešení, kdy 4 kovové držáky jsou již přímo součástí konstrukce zadního panelu a není je tedy nutné vždy v případě potřeby umístění boxu na hyžďe nebo zavazadla, nosiče kol apod. montovat (viz ilustrativní výkres držáku).

Toto řešení s pevně umístěnými držáky je otestováno a dlouhodobě používáno na mnoha dodaných autobusech v ČR i v zahraničí, nijak neomezuje provozování autobusu, jeho mytí, ani nemá negativní vliv na běžnou údržbu.



Žádáme zadavatele o akceptaci uvedeného řešení.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel akceptuje uvedené řešení a provedl úpravu v příloze č. 1b Kupní smlouvy – Technická specifikace středních autobusů, a to konkrétně v části 2.11.2.

Část 2.11.2. nově zní:

„13 ks autobusů z dodávky (odlišných od autobusů dle odst. 2.11.1 výše) musí mít ve výbavě zadní čelo upravené pro montáž konstrukce nosiče kol a skřiboxu, jenž se připevňuje pomocí čepů se závitem, všechny otvory musí být opatřeny krytkou nebo řešením, kdy kovové držáky jsou již přímo součástí konstrukce zadního panelu, nijak neomezuji provozování autobusu, jeho mytí, ani nemají negativní vliv na běžnou údržbu.“

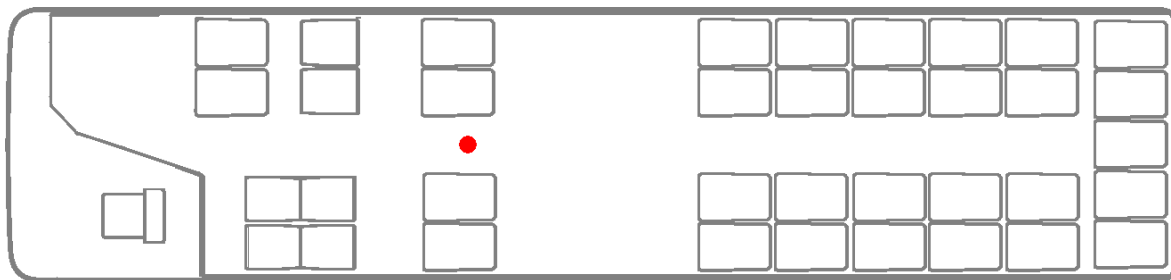
Dotaz č. 18:

„V příloze Kupní smlouvy č. 1b Technická specifikace středních autobusů v bodě 2.4.2 Požadované funkcionality kamerového systému vozidla zadavatel požaduje: „Každé vozidlo musí být vybaveno systémem mobilního IP kamerového dohledu s dostatečným počtem vhodně umístěných IP kamer (minimálně jednou umístěnou např. dle obrázku)“.

Žádáme zadavatele o doplnění zadávací dokumentace zmiňovaným obrázkem umístění kamer.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel poskytuje požadovaný obrázek.



Dotaz č. 19:

„V příloze Kupní smlouvy č. 1b Technická specifikace středních autobusů v bodě 2.4.2 zadavatel požaduje vozidlo vybavit zařízením, které zaznamenává průběh práce řidiče/-ů a jehož záznam může být použit orgány Policie ČR, orgány státního dozoru a jinými orgány v souladu s platnými zákony a předpisy ČR a EU, zařízení musí být vzájemně jednoznačně přiřaditelné ke konkrétní osádce systémem personifikovaného přístupu. Zařízení bude digitální, propojené s palubním počítačem. Zařízení pro záznam průběhu práce řidiče/-ů s výše uvedenými funkcemi je standardně výrobci autobusů dodávány digitální tachograf, který požadované informace ukládá na kartu řidiče. S daty z digitálního tachografu standardně pracuje dopravce i zástupci státní správy.

Žádáme zadavatele o upřesnění požadavku, jaké informace, nad rámec standardních funkcí digitálního tachografu, zadavatel očekává. Jaké informace tohoto charakteru očekává v palubním počítači. Obáváme se, že zmíněný požadavek vede k duplicitě ve vybavě autobusu, která se negativně promítne do pořizovací ceny autobusů.“

Vysvětlení Zadavatele:

Viz vysvětlení k dotazu č. 4.

Dotaz č. 20:

„Zadavatel si v bodě 3.2 Kupní smlouvy vyhrazuje možnost jednostranného navýšení počtu dodaných autobusů, a to do počtu maximálně 30 autobusů.

Žádáme zadavatele o upřesnění, kdy zadavatel očekává, že bude mít dostatek dat o provozních potřebách, ze kterých vyplyne případná nutnost navýšit počet autobusů. Současně žádáme o sdělení nejzazšího termínu, do kdy hodlá zadavatel vyhodnotit a případně objednat navýšený počet dodaných autobusů, tedy do kdy požaduje závazek garance ceny autobusu. S ohledem na vývoj legislativy není výrobce schopen garantovat disponibilitu, technické řešení, a tedy ani cenu nabízeného modelu, pokud zadavatel využije ustanovení bodu 3.2 KS po 30.5.2024.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel upravit zadávací dokumentaci tak, že zcela upustil od požadavku na jednostranné navýšení počtu dodaných autobusů.

Dotaz č. 21:

„Zadavatel v bodě 4.1 Kupní smlouvy uvádí povinnost dodat předmět plnění jako celek včetně všech jeho součástí nejdříve po čtrnácti (14) měsících a nejpozději do patnácti 15měsíců ode dne nabytí účinnosti Smlouvy. Dodávce předmětu plnění předchází proces přejímky.

Žádáme zadavatele o potvrzení, že je dodavatel oprávněn vyzvat zadavatele k převímce části předmětu plnění ihned, kdy bude mít hotových alespoň 15 ks autobusů, a následně vždy, když bude k převímce připravena další část dodávky o nejméně 15 autobusech.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že dodavatel je oprávněn vyzvat Zadavatele k převímce části předmětu plnění v okamžiku, kdy bude mít hotových alespoň 15 ks autobusů, a následně vždy, když bude k převímce připravena další část dodávky o nejméně 15 autobusech. Všechny autobusy musí být zcela dokončené, kompletní a jinak připravené na proces přejímky dle Kupní smlouvy. Dodavatel je povinen se o převzaté vozy náležitě starat a provádět na nich nezbytnou údržbu, a to až do okamžiku jejich akceptace kupujícími. Pro vyloučení pochybností Zadavatel uvádí, že bez ohledu na termín přejímky začíná záruční doba běžet ode dne akceptace předmětu plnění či jeho příslušné části v místě dodání ve smyslu čl. 6.11. Kupní smlouvy.

Dotaz č. 22:

„Zadavatel v bodě 5.2.2 Kupní smlouvy uvádí, že je Prodávající oprávněn vystavit zálohovou fakturu na kupní cenu předmětu plnění do maximální výše 80 % z celkové kupní ceny dle čl. 5.1 Kupní smlouvy. Článek 5.1 Kupní smlouvy uvádí, že celková cena za dodávku předmětu plnění je uvedena v Příloze č. 3 Kupní smlouvy. Dle Přílohy č. 3 je celková kupní cena součtem cen všech autobusů a 2 sad revizorských zařízení.“

Žádáme zadavatele o potvrzení, že prodávající je oprávněn, po úspěšném dokončení procesu přejímky dílčí dodávky, vystavovat zálohové faktury na dílčí dodávky až do výše dosažení finančního limitu ve výši 80 % celkové kupní ceny dle čl. 5.1 Kupní smlouvy.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel v bodě 5.2.1. Kupní smlouvy uvádí, že „Prodávající vystaví **zálohovou fakturu na dílčí část kupní ceny** po úspěšné realizaci přejímky každé části předmětu plnění, a to na základě podepsaného protokolu o přejímce ve smyslu čl. 6.4 této Smlouvy. Prodávající je oprávněn vystavit zálohovou fakturu na částku odpovídající té **dílčí části plnění, která byla předmětem úspěšné přejímky**, přičemž tato částka bude stanovena na základě **rozsahu dílčí části plnění a jemu odpovídající ceny v souladu s Přílohou č. 3 této Smlouvy**. Splatnost zálohové faktury je 30 dnů ode dne jejího doručení. V zákonné lhůtě ode dne přijetí platby vystaví Prodávající daňový doklad k přijaté platbě.“

Dodavatel tak není oprávněn vystavit zálohovou fakturu na dílčí část plnění ve výši 80 % z celkové kupní ceny. Dodavatel je oprávněn vystavit zálohovou fakturu na dílčí část plnění ve výši 80 % z dané dílčí kupní ceny předmětné dílčí části plnění. Například dojde-li k úspěšné realizaci přejímky 15 ks autobusů, je dodavatel oprávněn vystavit zálohovou fakturu ve výši 80 % z ceny těchto 15 ks autobusů.

Dotaz č. 23:

„Zadavatel v bodě 17.1.1 Kupní smlouvy uvádí smluvní pokutu z prodlení prodávajícího s dodržáním sjednaného termínu dodání předmětu plnění, a to ve výši 1 % z celkové ceny předmětu plnění bez DPH za první den prodlení a následně ve výši 0,1 % z celkové ceny předmětu plnění bez DPH za každý i započatý kalendářní den a případ prodlení.“

Článek 5.1 Kupní smlouvy uvádí, že celková cena za dodávku předmětu plnění je uvedena v Příloze č. 3 Kupní smlouvy. Dle Přílohy č. 3 je celková kupní cena součtem cen všech autobusů a 2 sad revizorských zařízení.

Dle názoru prodávajícího je stanovení výše smluvní pokuty z prodlení s dodávkou jako procento z celkové ceny předmětu plnění, a ne pouze jako procento z ceny nedodané části předmětu plnění, za nepřiměřené.

Žádáme zadavatele o stanovení výše smluvní pokuty z prodlení s dodávkou na úrovni obvyklou v obdobných veřejných zakázkách, kdy pokuta vychází z ceny nedodané části předmětu plnění, a ne z celkové ceny předmětu plnění.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel má enormní zájem na dodání předmětu plnění (tj. vč. akceptace plnění, vystavení faktur apod.) ve lhůtě uvedené v Kupní smlouvě, a to zejména z důvodu lhůty pro dokončení projektu, která je stanovena poskytovatelem dotace. V případě nedokončení projektu ve lhůtě pro dokončení projektu hrozí Zadavateli riziko nevyplacení dotace jejím poskytovatelem. Smluvní pokuta je tedy stanovena tak, aby plnila všechny své funkce, a to včetně funkce preventivní. Způsob výpočtu smluvní pokuty, resp. její výše, vyjadřuje míru důležitosti požadavku na dodání předmětu plnění ve lhůtě stanovené Kupní smlouvou.

Dotaz č. 24:

„Připouští zadavatel možnost nabízení neprovozního vozidla náhradním autobusem ve shodné specifikaci dodaného bezplatně prodávajícím provozovateli?“

Žádáme zadavatele o objasnění, zda po dobu bezplatného poskytnutí náhradního vozidla neběží doba rozhodná pro výpočet penále.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel připouští možnost nahrazení neprovozuschopného vozidla náhradním autobusem v obdobné specifikaci dodaného bezplatně prodávajícím provozovatelem. Náhradní vozidlo se od neprovozuschopného vozidla může lišit pouze v barevném provedení a v provedení interiéru, počet sedaček musí zůstat zachován. Náhradní vozidlo musí být vybaveno informačním a odbavovacím systémem dle přílohy č. 1a nebo 1b Kupní smlouvy – Technická specifikace malých nebo středních autobusů. Současně nesmí být náhradní vozidlo starší než nahrazené neprovozuschopné vozidlo. Po dobu bezplatného poskytnutí náhradního vozidla neběží doba rozhodná pro výpočet penále.

Dotaz č. 25:

„Dle bodu 13.4.3 Kupní smlouvy zadavatel požaduje interval provádění garančních servisních prohlídek po dobu trvání záruční doby 1x ročně nebo po ujetí 30 000 km, podle toho, která situace nastane dříve.

Plán provádění garančních servisních prohlídek stanovuje výrobce vozidla s ohledem na aplikovaná konstrukční řešení, použité technologie, komponenty a vlastnosti provozních kapalin. Předepsaný interval je u většiny výrobců autobusů delší, než je interval požadovaný v KS. Toto ustanovení znevýhodňuje výrobce autobusů, kteří používají kvalitní komponenty, vyspělé technologie, a tomu odpovídající provozní kapaliny, což výrobcům umožňuje předepsat delší intervaly pro provádění pravidelných garančních servisních prohlídek.

Aby nebyl výše uvedený požadavek diskriminační, měl by být dle dodavatele formulován následovně: Prodávající je po dobu trvání záruční doby povinen provádět garanční servisní prohlídky autobusů dle předpisu výrobce. Interval stanovený výrobcem vozidla nesmí být delší než 1x ročně, resp. ne dříve než po ujetí 30 000 km podle toho, která situace nastane dříve.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel vyhovuje požadavku a upravil znění předmětného ustanovení návrhu kupní smlouvy.

Odstavec 13.4.3. Kupní smlouvy nově zní:

„Prodávající je po dobu trvání záruční doby povinen provádět garanční servisní prohlídky autobusů dle předpisu výrobce. Interval stanovený výrobcem vozidla nesmí být delší než 1x ročně, resp. ne dříve než po ujetí 30 000 km podle toho, která situace nastane dříve. Prodávající je za tím účelem povinen uvědomit Kupujícího alespoň 30 kalendářních dnů před termínem garanční servisní prohlídky a navrhnout mu termín jejího provedení. V případě, že Kupující s termínem nesouhlasí, je povinen to Prodávajícímu neprodleně oznámit, přičemž Prodávající je v takovém případě bez zbytečného odkladu navrhnout termín nový. Provedení garanční servisní prohlídky nesmí znemožnit provoz jakéhokoliv autobusu po dobu delší než jeden kalendářní den, nesjednají-li smluvní strany v konkrétním případě jinak.“

Dotaz č. 26:

„Tímto navazuji na moji předchozí Žádost o dodatečné informace ze dne 12. 04. 2022, která stále (k 21. 4. 2022 v 11:00) nebyla Zadavatelem zodpovězena a zveřejněna na profilu Zadavatele, ačkoli již uplynula lhůta 3 pracovních dnů, jak je stanoveno v ZD k této veřejné zakázce, konkrétně v bodě 7. Vysvětlení zadávací dokumentace.

Rád bych tímto doplnil naši původní žádost o dodatečné informace ze dne 12. 04. 2022 o skutečnost, že v případě akceptace navrhovaných změn pro nás není nezbytně nutné přistupovat k prodloužení lhůty na podání nabídek o celou její délku. Navrhujeme prodloužit lhůtu pro podání nabídek o 6 pracovních dnů tj. do 6. 5. 2022.

Věřím, že i k výše zmíněnému, Zadavatel vyhoví naší žádosti.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel bere tuto informaci na vědomí a dále uvádí, že lhůta pro podání nabídek je upravena přiměřeně s ohledem na provedené změny v zadávací dokumentaci a také s ohledem na pozdější poskytnutí vysvětlení k obdrženým dotazům.

Dotaz č. 27:

„Vážení, dne 13. 4. jsem v souladu se Zadávací dokumentací odeslal na emailovou adresu KV.K.CNGbusy@havelpartners.cz Žádost o vysvětlení ZD.

Bohužel do dnešního dne 26. 4. 2022 není na profilu zadavatele zveřejněno žádné vysvětlení, doplnění či změna zadávací dokumentace.

Dovoluji si Vás tímto požádat o informaci, kdy předpokládáte, že budou uchazečům zveřejněny odpovědi na zaslání dotazy týkající se ZD, a v souvislosti s tím, jak se bude upravovat lhůta pro podání nabídek?“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že zveřejněním tohoto souhrnného vysvětlení zadávací dokumentace považuje první část otázky za vyřízenou. Lhůta pro podání nabídek je upravena přiměřeně s ohledem na provedené změny v zadávací dokumentaci a také s ohledem na pozdější poskytnutí vysvětlení k obdrženým dotazům.

Informace o prodloužení lhůty

S ohledem na výše uvedené vysvětlení rozhodl Zadavatel o přiměřeném prodloužení lhůty pro podání nabídek.

Lhůta pro podání nabídek se prodlužuje do 13. 5. 2022 do 12:00 hod.

Za Zadavatele

HAVEL & PARTNERS s.r.o., advokátní kancelář,

osoba zmocněná zastupovat Zadavatele při výkonu zadavatelských činností

Příloha č. 1 – upravená Kupní smlouva (změny uvedené v revizích)

Příloha č. 2 – příloha č. 1a Kupní smlouvy – Technická specifikace malých autobusů (změny uvedené v revizích)

Příloha č. 3 – příloha č. 1b Kupní smlouvy – Technická specifikace středních autobusů (změny uvedené v revizích)

Příloha č. 4 – textová část Zadávací dokumentace (změny uvedené v revizích)